TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 5 lutego 1935 r. | NR. 4

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

W dniu XV-lecia

W rozwoju gospodarczym państw europejskich nie mierzono nigdy osiągniętych zdobyczy tak krótkiemi okresami, jakiemi mierzymy rozwój naszych zdobyczy na morzu. Jeśli co roku w dniu 10 lutego, jako w rocznicę objęcia przez Polskę w posiadanie wąskiego wybrzeża morskiego, zwracamy nań specjalną uwagę i słusznie szczycimy się pogłębieniem naszej wiedzy o morzu, rozwojem naszych stosunków gospodarczych z krajami zamorskiemi, potężnym wzrostem naszych obrotów towarowych i udoskonaleniem naszego aparatu, służącego za bramę wypadową na świat cały, a więc Gdyni, to jest to niezbitym dowodem zrozumienia konieczności pracy w wytkniętym kierunku — morzem w zamorza.

Wyłaniające się przy tem zagadnienia rozwiązywane są codziennym, zgodnym wysiłkiem wszystkich czynników gospodarczych w tej dziedzinie zaangażowanych, a stały wzrost obrotów handlowych drogą morską jest niezbitym dowodem, że praca w tym kierunku wydaje pożądane wyniki.

Ogólne wytyczne pracy na morzu są jasne i zrozumiałe dla wszystkich, jeśli pomimo to wyłaniają się nieraz poważne trudności, to przypisać je należy skomplikowaniu metod, jakie w poszczególnych wypadkach zastosowywać należy. Stąd powstaje konieczność skrupulatnego badania tych metod i zastosowania do każdego zagadnienia odpowiednich środków.

Wydawnictwo nasze ma za zadanie w pierwszym rzędzie badanie poszczególnych zagadnień gospodarczych, związanych z morzem, i w miarę możności przyczynianie się do ułatwienia pracy sfer gospodarczych w dziedzinie ekspansji handlu zamorskiego, a dalej skrupulatne rejestrowanie wyników pracy dnia powszedniego.

Z tych założeń wychodząc, nie poświęcamy obecnego wydania naszego pisma ogólnemu przeglądowi wysiłków Polski w ciągu minionego XV-lecia w kierunku rozwoju starannie pielęgnowanej idei morskiej ani też usiłujemy podsumowywać wyników dotychczasowej pracy, gdyż wiemy i wierzymy, że wyniki dnia dzisiejszego niechybnie prześcignięte zostaną już w najbliższej przyszłości i że to co dzisiaj wydaje się nam szczytem powodzenia, jutro może się okazać małem i godnem tylko wdzięcznego wspomnienia.

Stwierdzając więc z całym naciskiem konieczność uprzytomnienia sobie wagi rocznicy objęcia przez Polskę w posiadanie wybrzeża morskiego, na którem wiekopomnym wysiłkiem współczesnego pokolenia, Polska zdobywa i utwierdza należne jej stanowisko pośród innych państw świata, trwamy przy pracy dnia powszedniego.

Rzeczoznawstwo portowe

II.

W wielkich portach niemieckich, na których pragniemy zilustrować rzeczoznawstwo portowe, jest ta instytucja stosunkowo bardzo rozwinięta. Istnieją tam zaprzysiężeni wagowi, mający tytuł „Kornumstecher". Jest to nazwa tradycyjna, która wywodzi się z tej

okoliczności, że przeładunek zboża stanowił dawniej przewagę przeładunków w tym porcie. Obecnie Kornumstecher hamburski kontroluje nietylko wagę zboża, ale całą grupę towarów pokrewnych, jak n. p. mąka, wszelkie nasiona, ryż, jego przetwory i wszelkie ziemiopłody. Istnieją tam 4 firmy Kornumstecherów, przeważnie o charakterze spółek jawnych. Jeden ze współwłaścicieli firmy jest zaprzysiężony na wniosek hamburskiej Izby Handlowej przez Deputację dla Handlu, Żeglugi i Przemysłu.

Nasuwa się odrazu pytanie, czy zaprzysiężony Kornumstecher jest przedsiębiorcą narówni z innym kupcem, prowadzącym firmę. Pozornie sądząc, wskazywałoby to na fakt istnienia specjalnych firm „Kornumstecherów". Tymczasem jednakże zaprzysiężony „Kornumstecher" nie wystawia orzeczeń na blankiecie firmy, lecz na własnym i podpisuje je jedynie swojem nazwiskiem. Ponadto nie figuruje zaprzysiężony „Kornumstecher" w tytule firmy. To wskazuje na to, iż zaprzysiężenie „Kornumstechera" dla stwierdzania wagi towarów w porcie nie nadaje mu charakteru kupca. Jest to zawód wolny. Odpowiedzialność za ścisłość i prawdziwość atestu ponosi jedynie osoba zaprzysiężona. Natomiast firma, w której on pracuje, będąc nawet jej cichym wspólnikiem, jest tylko aparatem pomocniczym dla jego pracy.

Ze względu na daleko idącą odpowiedzialność „Kornumstechera" i konieczność ponoszenia poważnego ryzyka wskutek konieczności utrzymywania odpowiedniej ilości pracowników biurowych i pomocników, koniecznem było zorganizowanie aparatów pomocniczych w formie firm handlowych z odpowiednim kapitałem.

Hamburscy „Kornumstecherzy" stwierdzają nietylko wagę zboża, ale jak już wspomniano, i grupy artykułów pokrewnych ze zbożem i odnośnie do portu hamburskiego spełniają oni faktycznie tę samą rolę, jaką w innych portach wykonują zaprzysiężeni wagowi. W potocznej mowie tytułuje się ich jako „beeidigte Wäger". Oprócz nich istnieją wagowi, zaprzysiężeni dla spraw celnych, którzy razem z Kornumstecherami stanowią w Hamburgu komplet instytucji wagowych portowych.

Pomocniczy personel Kornumstecherów oraz wagowych zaprzysiężonych składa się z zaprzysiężonych „pomocników" i personelu pomocniczego niezaprzysiężonego. Pierwsi pracują przy stwierdzaniu wagi, drudzy natomiast mogą być używani do czynności ubocznych, związanych z ważeniem. Zdarza się bowiem, że wagowy częstokroć wykonuje inne jeszcze czynności poza ważeniem, jak n. p. sortowanie towarów, przenoszenie z jednego miejsca w magazynie na drugie, przewożenie, zakładanie w pętle, nasypywanie, wysypywanie i t. p. Przy stwierdzaniu wagi natomiast wolno pracować wyłącznie tylko pomocnikowi zaprzysiężonemu. Jego podpis również zamieszcza się zazwyczaj na ateście zaprzysiężonego wagowego. Nie jest to jednakże bezwzględnie konieczne. Wystarcza, jeżeli w ateście poda się nazwisko pomocnika zaprzysiężonego, który stwierdzał wagę.

Zaprzysiężenie „pomocników" odbywa się przez Izby Handlowe na wniosek zaprzysiężonego wagowego lub Kornumstechera. Pomocnik pozostaje w stałym stosunku służbowym do swego pracodawcy i jest tak długo zaprzysiężonym pomocnikiem, jak długo funkcjonuje zaprzysiężony wagowy lub Kornumstecher, względnie dopóki tenże nie zgłosi w Izbie Handlowej wniosku o skreślenie jego pomocnika z listy.

Z tego wynika, że w Hamburgu pomocnik Kornumstechera może pracować tylko w tej firmie, w której pracuje jego Kornumstecher. Pomocnik zaprzysiężony otrzymuje stałe pobory. Jednakże w obecnym czasie kryzysowym przeprowadziły odnośne firmy umowę z pomocnikami, na mocy której płacą im wynagrodzenie tylko za kilka dni w tygodniu, zależnie od rozmiarów zatrudnienia.

Drugą grupę osób, zaprzysiężonych dla stwierdzania wagi, względnie objętości towarów, stanowią wyżej już wzmiankowani zaprzysiężeni wagowi i miernicy dla spraw celnych. Zaprzysięganie ich odbywa się na wniosek Urzędu Celnego przez Deputację dla Handlu, Żeglugi i Przemysłu, a obowiązki i sposób ich pracy zostały uregulowane osobnem rozporządzeniem Generalnej Dyrekcji Ceł w Hamburgu. Również i ta kategorja wagowych może zatrudniać personel pomocniczy, tak samo, jak Kornumstecherzy. Zarówno Kornumstecherzy, jak i wagowi i miernicy dla spraw celnych podlegają ze względu na składaną przez nich przysięgę, kontroli instytucyj, zgłaszających wnioski o ich zaprzysięganie. Między innymi podlegają oni ze strony Izby Handlowej względnie Cła specjalnej kontroli w zakresie pobierania opłat za czynności. Wysokość tych opłat jest ustalona, a przekroczenia taryfy powodują odebranie uprawnień. Jest to ogólna dla wszystkich rzeczoznawców portowych zasada w portach niemieckich.

Zaprzysiężenie odbywa się na okres 3-letni, przy zachowaniu 6-miesięcznego czasokresu wypowiedzenia. Jednakże regulaminy zawierają jeszcze dalsze uprawnienia dla izb handlowych, jakoteż władz celnych, w przedmiocie odwołania rzeczoznawcy każdego czasu bez zachowania terminu wypowiedzenia. Może to nastąpić, jeżeli do wiadomości tych organów dojdą fakty, wskazujące na to, że dana osoba wydaje się być nieodpowiednią do spełniania powierzonych jej funkcyj. Prolongowanie uprawnień rzeczoznawcy ponad okres 3-letni odbywa się na wniosek zainteresowanego i nie wymaga ponownego zaprzysiężenia.

Ustaleniem ilości towarów zajmują się w portach niemieckich t. zw. talimani. W Hamburgu jest 25 firm talimańskich. Nie są oni zaprzysięgani; to samo odnosi się do ich pomocników. Niemniej jednak są oni obecnie w Niemczech rejestrowani przez Izby Handlowe, którym przysługuje prawo wydawania opinij dla władz administracyjnych, czy istnienie względnie powstanie firm talimańskich jest z punktu widzenia gospodarczego uzasadnione. Czynności talimanów wykonują również prywatne firmy kontrolne, które tak samo jak talimani są rejestrowani przez Izby Handlowe.

W stosunkach wzajemnych obowiązują talimanów dobre obyczaje kupieckie, co odnosi się przedewszystkiem do taryfy opłat za czynności. Nieuczciwa na tem tle konkurencja jest powodem do umieszczania nazwiska winnego talimana na czarnej tablicy w zrzeszeniach kupieckich. Taki fakt powoduje nieodwołalnie odebranie talimanowi przez władzę administracyjną zezwolenia na wykonywanie jego funkcyj.

Dalszą grupę stanowią dla stwierdzania jakości towarów. W Hamburgu została ta sprawa unormowana regulaminem dla stwierdzania jakości przez rzeczoznawców, wydanym przez Izbę Handlową dnia 12 kwietnia 1911 r. (Amtsblatt 203). W Bremie natomiast istnieje obszerne ogłoszenie, dotyczące przepisów dla arbitraży, wydane przez tamtejszą Izbę Handlową 23 grudnia 1911 r. Obydwa przepisy są w zasadniczych sprawach zupełnie do siebie zbliżone. Istota rzeczy natomiast polega na tem, że poza publicznem ustanawianiem niektórych kategoryj rzeczoznawców specjalnych, jak np. chemików zaprzysiężonych, rzeczoznawców dla drzewa, kiperów dla wina itp., których zaprzysięga się również na 3 lata, sporządzają Izby Handlowe i ogłaszają na początku każdego roku kalendarzowego listę osób, godnych zaufania i posiadających odpowiednie kwalifikacje fachowe z różnych branż handlu, którym to osobom nadają charakter rzeczoznawców.

W Bremie i Hamburgu istnieją następujący rzeczoznawcy: dla artykułów drogeryjnych, mięsa, korzeni, gumy, miodu, owoców strączkowych, przetworów młynarskich, ryżu, sago, nasion, wyrobów chemicznych, tłuszczów, owoców południowych, świeżych i suszonych, tytoniu, tapioki i cukru.

Listę uzupełnia się dalszymi rzeczoznawcami w miarę pojawiania się nowych towarów w obrotach portowych.

Dla wykonywania czynności rzeczoznawczych miarodajny jest § 20 zwyczajów miejscowych dla hamburskiego handlu towarowego, który przewiduje różne stopnie arbitrażu dla rozstrzygania wątpliwości i sporów w handlu towarowym, a mianowicie arbitraż przyjacielski, arbitraż prywatny i t. zw. hamburski arbitraż, t. j. arbitraż, stworzony przez Izbę Handlową przez ogłaszanie i uzupełnianie listy rzeczoznawców dla jakości towarów. Dla każdego wypadku wyznacza Izba dwóch rzeczoznawców na wniosek jednej lub obydwu stron zainteresowanych.

Zadaniem rzeczoznawców jest stwierdzanie jakości towarów, a szczególnie, czy odpowiada ona kontraktowi kupna, względnie jaką zmniejszoną wartość przedstawia towar, oraz jaka może być cena rynkowa towaru badanego.

Wnioski, kierowane do Izby, na ustalonych przez nie formularzach, winny zawierać:

1) oznaczenie towaru, który ma podlegać zbadaniu,
2) miejsce, gdzie towar jest złożony,
3) nazwiska rzeczoznawców, którzy, jako zainteresowani w tranzakcji, winni być wykluczeni,
4) pytania, na które rzeczoznawcy mają dać odpowiedź,
5) oznaczenie, czy towar ma być badany w całości, czy też na podstawie próbek,
6) czy w danej sprawie Izba Handlowa wyznaczała już rzeczoznawców, wzgl. czy kto inny w tej sprawie rzeczoznawców wyznaczał,
7) kto ponosi koszta badania, względnie, czy rzeczoznawcy sami mają określić, kto je ponosi,
8) podpisy wnioskodawców.

Jeżeli badanie ma się odbyć na podstawie prób, to zainteresowane strony winne same pobrać próby, opieczętować je i oddać w Izbie Handlowej celem doręczenia rzeczoznawcom.

Jeżeli jedna ze stron zainteresowanych odmówi zamieszczenia swego podpisu na podaniu lub udziału przy pobieraniu próbek, względnie, jeżeli która ze stron nie może współdziałać, należy podać o tem uwagę we wniosku.

Jeżeli rzeczoznawcy, wyznaczeni przez Izbę, nie mogą dojść do porozumienia, powinni zgłosić wniosek o wyznaczenie trzeciego rzeczoznawcy.

Rzeczoznawcy winni badać towar i próby osobiście i równocześnie oraz wydać orzeczenie wspólnie. Omawiani tu rzeczoznawcy różnią się tem od osób, stwierdzających wagę i ilość towarów, że nie mogą się dać zastępować. Przy wykonywaniu swoich funkcyj nie mogą występować pojedyńczo. Rozstrzyga większość głosów. Orzeczenie sporządza się we formie pisemnej. Winno ono być przez wszystkich rzeczoznawców podpisane i następnie doręczone wnioskodawcom.

Za należności, związane z wydawaniem orzeczeń, odpowiadają wnioskodawcy solidar-

nie, niezależnie od tego, czy przysługiwać im będą jakiekolwiek pretensje późniejsze do stron dalszych.

Do rzędu rzeczoznawców dla spraw nautycznych i przewozu towarów, jacy istnieją w portach niemieckich, należy zaliczyć zaprzysiężonych dyspaszerów, oraz zaprzysiężonych rzeczoznawców dla żeglugi, których zadaniem jest kontrola sztauerki, zabezpieczenia ładunku, zanurzenia oraz pojemności statku i wykorzystania przestrzeni ładownej, jakoteż rzeczoznawców dla taksowania okrętów. Zadaniem tych ostatnich jest oszacowywanie statków, maszyn okrętowych, takielunku i ożaglowania.

Odnośnie dyspaszerów należy zaznaczyć, że ich powoływania i zaprzysięgania dokonywują w Bremie i Hamburgu władze administracyjne na wniosek Izby Handlowej, a w portach pruskich Izby Handlowe. Podlegają oni ścisłej kontroli ze strony powoływujących je czynników tak pod względem sumienności i bezstronności przy wykonywaniu dyspaszy, jakoteż pod względem stosowania się do wyznaczonych stawek. Na ostatni ten przepis kładzie się specjalną wagę.

Rzeczoznawców dla spraw nautycznych w Hamburgu i Bremie powołuje Izba Handlowa na okres 3-ch lat, a zaprzysięga ich Prezes Deputacji Senatu dla Handlu i Żeglugi. Wymienieni rzeczoznawcy rekrutują się z doświadczonych oficerów żeglugi handlowej, tworzą oni wspólne biuro, a napływające zlecenia wykonują rzeczoznawcy, dyżurujący w danym dniu. W Hamburgu została kolejność załatwiania wniosków ustalona regulaminem Izby Handlowej z 1-go czerwca 1886 r. Zaprzysiężeni rzeczoznawcy dla spraw żeglugowych podlegają odnośnie do wykonywania ich obowiązków i prowadzenia biura, ksiąg i rachunkowości, kontroli Izby Handlowej.

Oględzin dokonuje zawsze dwóch rzeczoznawców równocześnie. Wolno im zbierać informacje wśród załogi statku, jednakże nie wolno informować załogi o treści mającego się wydać orzeczenia. Jeżeli rzeczoznawcy nie mogą uzgodnić treści orzeczenia, zgłaszają do Izby wniosek o wyznaczenie trzeciego rzeczoznawcy. Wtenczas rozstrzyga większość głosów.

Atest, wystawiany przez rzeczoznawców nautycznych, powinien, oprócz samej treści orzeczenia, zawierać:

1) nazwę albo firmę wnioskodawcy,
2) narodowość, określenie i nazwę statku,
3) określenie ładunku,
4) pochodzenie, względnie miejsce przeznaczenia ładunku,
5) oznaczenie miejsca, w którem statek znajduje się podczas badania,
6) datę i czas oględzin.

Wzór atestu dla rzeczoznawców nautycznych jest ustalony przez Izby Handlowe.

Rzeczoznawcy nautyczni sporządzają odpisy swoich orzeczeń w specjalnej księdze protokólarnej. Wgląd do tej księgi dozwolony jest stronom zainteresowanym za ustaloną opłatą. Ponadto mogą zainteresowane strony każdego czasu otrzymywać odpisy atestów za specjalną opłatą.

Poza należnościami za ekspertyze, które oblicza się według zużytego czasu, wolno rzeczoznawcom nautycznym pobierać jedynie zwrot kosztów specjalnych i wydatków, złączonych z dojazdami poza obręb właściwego portu. Taryfa opłat jest zatwierdzana przez Izby Handlowe, a wysokość opłaty winna być zaznaczona na ateście. Należności wpływają do wspólnej kasy i pod koniec każdego kwartału odbywa się podział ich między wszystkich rzeczoznawców równomiernie.

Rzeczoznawcy dla taksowania okrętów spełniają podwójną rolę: oceniają szkody, jakie statek ucierpiał, oraz szacują t. zw. zdrową wartość statku. Rekrutują się oni z fachowców w dziedzinie budowy i naprawy okrętów.

Powoływanie rzeczoznawców należy do Izb Handlowych. W Hamburgu zaprzysięga ich Prezes Deputacji Senatu dla Handlu i Żeglugi. Izba Handlowa sporządza na każdy rok, przy końcu grudnia, listę tych rzeczoznawców. Ponowne umieszczenie pewnej osoby na liście nie wymaga ponownego zaprzysiężenia.

Rzeczoznawcy występują stale we dwóch i dokonują szacunku wspólnie, a w razie niemożliwości uzgodnienia zdania, wyznacza Izba trzeciego rzeczoznawcę. Regulamin Izby ustala treść wniosku o szacunek, jaki zainteresowane strony składają w biurze Izby. Między innemi, należy we wniosku podać dokładny cel taksowania. Dla zachowania objektywności taksatorów przewiduje regulamin Izby, że nie może być taksatorem osoba, której poprzednio powierzono reperację statku. Tak samo odwołuje się rzeczoznawcę, jeżeli w toku prac szacunkowych otrzymuje zlecenie na reperację.

Regulamin Izb normuje również terminy wykonywania zgłoszonych wniosków.

Podczas prac szacunkowych mogą być obecne strony zainteresowane, względnie ich zastępcy, rzeczoznawcy nie są jednak zobowiązani do ujawniania przed nimi swego poglądu na wysokość strat. Strony zainteresowane mogą odnieść się do Izby Handlowej z prośbą o wyznaczenie innego taksatora, jeżeli uważają sposób dokonywania szacunku za niedostateczny.

Zaprzysiężeni rzeczoznawcy dla taksowania okrętów winni dokonywać zleconych im oględzin, stwierdzeń i oszacowania z największą starannością i zupełną bezstronnością według najlepszej wiedzy i sumienia, przy ścisłem stosowaniu się do regulaminu Izby. W wypadku awarji należy szkody stwierdzać nie ogólnie, lecz każdą z osobna. Przytem

przewiduje regulamin następujące postanowienia: Należy oszacowywać jedynie szkody, ucierpiane przez statek podczas ostatniej podróży morskiej, z wykluczeniem szkód, jakie statek ucierpiał przed rozpoczęciem podróży. Następnie należy wyeliminować z oszacowania te straty, które wynikają z normalnego zużycia statku, n. p. zerwanie żagla przez wiatr, normalne zużycie kotwicy, łańcuchów i lin. Natomiast należy uwzględnić szkody, wyrządzone w uzbrojeniu statku przez gwałtowne burze i kolizje. Następnie należy wykluczyć od szacunku szkody, wynikające z wieku statku i wadliwej jego budowy. Szczególnie należy zwrócić uwagę przy rozdziale szkód na te części statku, które przed rozpoczęciem podróży zainstalowano na statku jako nowe. Na okręcie, który jeszcze nie pływał całego roku, wszystkie części uważa się za nowe.

Rzeczoznawcy winni swój atest sporządzić najpóźniej w przeciągu 8-miu dni od dokonania oględzin i oddać go w podwójnem wykonaniu w biurze Izby.

Należności za prace rzeczoznawców przy oszacowywaniu szkód ustalone zostały według wysokości szkody, natomiast przy ustaleniu „zdrowej wartości" okrętów, według pojemności brutto statku, względnie rodzaju jednostki pływającej. Stawki w ten sposób wyznaczone, otrzymuje każdy z rzeczoznawców, który działał przy szacunku.

W wypadku szacowania wartości statku w stanie uszkodzonym, należy od „wartości zdrowej" odjąć wysokość skonstatowanych szkód. Wtenczas otrzymują rzeczoznawcy dodatkowo 40% należności od taksowania wartości statku za sprawdzenie rachunku strat, jeżeli taki już jest gotowy, względnie 50%, jeżeli trzeba od nowa dokonać oszacowania szkód.

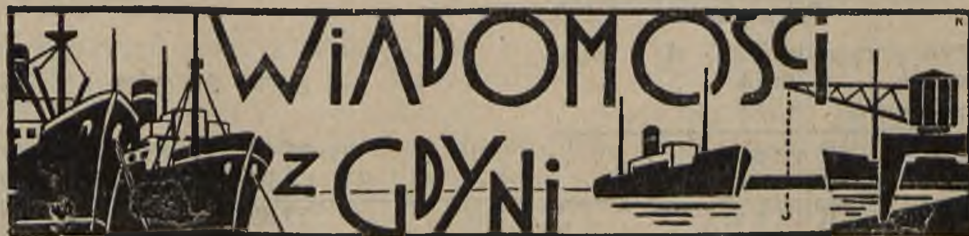
Powyższe szczegóły odnoszą się do Hamburga i Bremy. W porcie szczecińskim natomiast stwierdzanie stanu towaru, przychodzącego okrętem, oraz opinjowanie, czy n. p. uszkodzenie powstało w związku z wadliwem ułożeniem towarów w luce okrętowej, należy do kompetencji „Experten-Büro der Industrie und Handelskammer". Biuro to zatrudnia wysłużonych kapitanów i wystawia atesty dla interesantów.

Dla potrzeb żeglugi zaprzysiężeni są rzeczoznawcy dla okrętów i budownictwa okrętowego, dla maszyn i motorów okrętowych, dla uszkodzeń i naprawy, dla zdatności statków, ich wyposażenia, oraz ożaglowania i olinowania, dla stwierdzania zanurzenia i wagi statku oraz dla wyposażenia statków rzecznych, jakoteż dla maszyn i urządzeń statków rzecznych.

Próbobranie nie stanowi w portach niemieckich wyłącznego przywileju osób zaprzysiężonych. Sprawa przedstawia się tu analogicznie, jak przy stwierdzaniu wagi i ilości towarów. W Hamburgu n. p. istnieją tylko dwie grupy próbobiorców zaprzysiężonych, a mianowicie: dla metali, rud i produktów hutniczych, oraz dla cukru. Zasady mianowania i zaprzysięgania próbobiorców są te same, co przy osobach, stwierdzających wagę towaru. Próbobiorcom wolno posługiwać się zaprzysiężonymi pomocnikami. Podlegają oni ścisłej kontroli Izby Handlowej i zobowiązani są do bezstronności, sumienności i uwagi przy wykonywaniu obowiązków. Zaprzysiężonemu próbobiorcy wolno wykonywać uboczne czynności handlowe, nawet, gdyby ich przedmiotem były artykuły, dla których próbobrania został zaprzysiężony. Jednakże przy własnych tranzakcjach handlowych nie może próbobiorca w tym charakterze występować. Regulamin dla próbobiorców cukru zawiera szczegółowe postanowienia, dotyczące sposobu pobierania próbek, ich mieszania, pakowania i wielkości, doręczania próbek zleceniodawcy i próbobrania cukru odleżałego.

Należności próbobiorcy dla metali, rud i artykułów hutniczych ustala tenże każdorazowo ze swoim zleceniodawcą, natomiast należności dla próbobiorcy cukru zostały ustalone w regulaminie Izby. (d. c. n.)

Józef Kawczyński.



UWAGI O HANDLU HISZPAŃSKIEMI POMARAŃCZAMI.

W kalkulacji pomarańcz, jak każdego innego artykułu importowanego, rozróżnić należy składniki stałe, jakiemi są koszty przewozu lądowego i morskiego, cło, pozwolenia przywozu i t. d., oraz składniki ulegające wahaniom, a mianowicie cena towaru fob port wysyłający. W drugostronnej kalkulacji typowej podane są te składniki oddzielnie, a to celem ułatwienia aktualizowania danych tu przytoczonych w miarę zmian w

cenie towaru fob port kraju eksportującego pomarańcze.

Kalkulacja niżej podana jest przykładową i przewiduje trzy ceny typowe dla pomarańcz hiszpańskich, a mianowicie: 1) najniższa dla towaru gorszego „blonde" — 8 pesetów; 2) najwyższa dla towaru „blonde" która jest jednocześnie ceną kurantową towaru lepszego „blood oval" — 20 pesetów i 3) najwyższa dla towaru lepszego „blood oval" — 28 pesetów.

Należy wyjaśnić, że w razie sprowadzenia towaru w cenie np. 16 lub 24 pesetów fob port hiszpański importer przy przeprowadzaniu swej kalkulacji sprzedaży winien uwzględniać faktyczną cenę zakupu, a nie kierować się przykładowemi cenami, podanemi niżej.

Analogicznie, detalista przy zakupie towaru powinien płacić hurtownikowi cenę, odpowiadającą nabywanemu gatunkowi pomarańcz i obejmującą cenę towaru w porcie nadawczym, oraz składniki przyjęte w poniższem obliczeniu. Cenę sprzedaży powinien detalista ustalać, dodając do efektywnej ceny nabycia towaru niżej wymienione składniki, przewidziane dla sprzedaży detalicznej.

Konsument znający te obliczenia i orjentując się w gatunkach nabywanych pomarańcz, winien domagać się godziwej ceny, odpowiadającej przeprowadzonym tu obliczeniom.

Kalkulacja pomarańcz hiszpańskich sprowadzanych przez importera indywidualnego.

Skrzynki sprowadzane do Polski zawierają: 240, 300, 390, 504 szt. Przeciętny asortyment: 15% — 240: 50% — 300: 25% — 390: 10% — 504.

Waga skrzyni brutto 50—53 kg.

Waga skrzyni netto 42—46 kg (najczęściej 43 kg).

Wagon 10-tonnowy zawiera 190—200 skrzyń.

RODZAJ WYDATKÓW		ZA SKRZYNIĘ		
1) Cena fob port hiszpański (1 pes. = 0,73 zł)	pesetów	8	20	28
	złotych	5,84	14,60	20.44
Fracht morski port hiszpański — Gdynia a 2 sh od skrzyni		2,60	2,60	2,60
		8,44	17,20	23,04
2) *Cena cif Gdynia*				
Transport lądowy, cło itd. za wagon:				
Wyładunek i brzegowe w Gdyni za wagon	160			
Ekspedytor w Gdyni (oraz tel., porto, deklaracja[1])	90			
Fracht kolejowy Gdynia—Warszawa za wagon[2])	903			
Koszta kolejowe za wagon	10			
Podatek miejski za wagon	73			
Pozwolenie przywozu za wagon netto	103			
Cło a 44 gr od kg 195 skrzyń po 43 kg	3.689			
Wyładunek w W-wie za wagon	30			
Zwózka z kolei za wagon	90			
Tragarze (przeniesienie z wozów do magazynu)	65			
Razem	5.213			
(na 195 skrzyń przypada 5.213 zł, a więc na 1 skrzynię — zł 26,74		26,74	26,74	26.74
Kalkulacja w hurcie:				
Razem		35,18	43,94	49,78
Braki i uszkodzenia 2%		0,70	0,87	0,99
Razem		35,88	44,81	50.77
Podatek przemysłowy (0,75%) i stemple (2 × 2% od kupna i sprzed.)		0.28	0,35	0,40
		36,16	45.16	51.17

UWAGA 1: Nie uwzględniono tu dodatkowego kosztu ekspedytora w razie clenia wagonu w Warszawie, co wynosi zł 40 za wagon.

UWAGA 2: Nie uwzględniono tu opakowania dla zabezpieczenia towaru od zimna, co wynosi ca zł 175 za wagon. Do końca lutego opakowanie zimowe musi być stosowane.

RODZAJ WYDATKÓW	ZA SKRZYNIĘ		
		za 1 kg	
3) Cena własna hurtownika loco skład w Warszawie (j. w.) za 1 kg (po uwzględnieniu manco) wyniesie dla powyższych trzech typów odpowiednio	0,86 zł	1,07 zł	1,21 zł
4) 10% koszty handl. i zysk hurtownika . .	0,08 zł	0.10 zł	0,12 zł
Cena sprzedażna w hurcie	0,96 zł	1,17 zł	1,33 zł
Kalkulacja w detalu:		za 1 kg	
Cena nabycia u hurtownika	0,96 zł	1,17 zł	1,33 zł
6% manco	0,06 zł	0,07 zł	0,08 zł
	1,02 zł	1,24 zł	1,41 zł
25% na zwózkę od hurtownika do sklepu detalisty, koszty handlowe, wszelkie dodatkowe ewentualne wydatki lub straty oraz zysk detalisty	0,25	0,31	0,35
5) Cena sprzedażna w detalu w Warszawie (lub w wojew. centralnych i wojew. krakowskiem)	1,27 zł	1,55 zł	1,76 zł
6) W Gdyni — 10 gr	1,07	1,45	1.66
W wojew. Pomorskiem i Poznańskiem — 5 gr	1,22	1,50	1,71
Na Śląsku — 2 gr	1,25	1,53	1,74
W wojew. wschodnich i południowo-wschodnich — 5 gr[3])	1,32	1,60	1,81

Kalkulacja pomarańcz hiszpańskich dla aukcyj owocowych.

	8 pes.	20 pes.	28 pes.
1) Cena towaru fob port hiszpański za skrzynię	5,84 zł	15.60 zł	24.44 zł
2) 3% opłaty aukcyjnej od ceny fob port hiszpański	0,18 zł	0,42 zł	0,60 zł
Razem....	6,02 zł	15.02 zł	21.04 zł
3) *Fracht, wyładunek, cło i pozwolenie przywozu:*			
Fracht morski za wagon .... zł 507			
Wyładunek i brzegowe, załadowanie i magazynowanie za wagon ca .... zł 200			
Pozwolenie przywozu ..... zł 105			
Cło i opłaty manipulacyjne ... zł 3.689			
Razem ... zł 4.501			
Licząc 195 skrzyń w wagonie otrzymujemy za skrzynię zł 23,08	23,08 zł	23.08 zł	23.08 zł
4) Cena wywoławcza za skrzynkę franco rampa magazynu	29.10 zł	38,10 zł	44.12 zł
5) Licząc 43 kg towaru netto za skrzynię, daje to cenę wywoławczą za 1 kg franco rampa magazynu	ca 0,67 zł	ca 0,90 zł	ca 1,02 zł

Na życzenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Izba Przemysłowo - Handlowa w Warszawie, jako Urzędująca Związku Izb Przemysłowo - Handlowych, podaje dane, opracowane na podstawie posiadanych przez nią materjałów, dotyczące krajowego handlu pomarańczami.

Dane powyższe mają na celu spopularyzowanie wiadomości o najważniejszych przesłankach kalkulacyjnych, pomarańcz hiszpańskich i przyczynić się do unormowania sto-

UWAGA 3: Transport 10-tonnowego wagonu wynosi z Gdyni do: Poznania — 476 zł, Katowic — 650 zł (tar. wyjątk.), Krakowa — 847 zł (tar. wyjątk.), Warszawy — 905 zł, Wilna — 1.313 zł, Lwowa — 1.329 zł: ten koszt frachtu podzielony przez 195 skrzyń a 43 kg według przykładowo przyjętych stref da przeciętnie różnicę w cenie — 5, 8, 10 i 15 gr.

sunków w handlu hurtowym i detalicznym przy zapewnieniu koniecznemu pośrednictwu handlowemu godziwego zysku.

Powierzona przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu Związkowi Izb opieka nad obrotem pomarańczami oraz współpraca z zainteresowanemi czynnikami rządowemi i sferami kupieckiemi powinna niewątpliwie ułatwić rozprowadzenie tego towaru, którego spożycie przybrało masowy rozmiar.

WYWÓZ CUKRU PRZEZ PORT GDYŃSKI W R. 1934.

W roku 1934 wywieziono przez port gdyński 101.725 ton cukru wobec 93.871 ton wywiezionych w r. 1933 i 88.309 ton z roku 1932. Cukier ten wywieziono do szeregu krajów, a mianowicie do Anglji — 22.558 t., Holandji — 16.493 t., Belgji — 10.118 t., Francji 9.967 t., Finlandji — 12.585 t., Danji — 8.548 t., Estonji — 6.005 t., Norwegji — 1.372 t., Indyj Brytyjskich — 7.056 t., do Marokka — 2.729 ton, oraz do Argentyny — 1.514 t. Jak stąd wynika, w roku ubiegłym eksportowaliśmy dość poważne ilości cukru również na rynki zamorskie, podczas gdy w latach poprzednich wysyłano cukier przez Gdynię niemal wyłącznie do krajów zachodnio-europejskich, skandynawskich i bałtyckich.

STAN BUDOWY NOWYCH STATKÓW DLA S. A. ŻEGLUGA POLSKA.

Stały rozwój obrotów na istniejących już linjach regularnych, łączących porty nasze z portami obcemi, jak również zdobywanie przez nas nowych terenów dla naszej ekspansji gospodarczej, wymaga coraz częstszych i liczniejszych połączeń okrętowych, zogniskowanych w Gdyni i Gdańsku.

Realizując rozbudowę naszych linij regularnych Sp. Akc. Żegluga Polska zamówiła w październiku roku 1934 w stoczni angielskiej Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd., w Newcastle — on Tyne dwa statki towarowe pojemności ca 1000 ton brutto i ca 550 t. netto każdy. Ładowność każdego z tych statków wynosić będzie około 1450 ton i będą one mogły rozwinąć szybkość około 11 mil na godzinę przy pełnym ładunku.

Statki te przeznaczone są w pierwszym rzędzie do przewozu drobnicy i w tym celu będą posiadały międzypokłady, pozatem będą one miały wzmocnienia przeciwlodowe.

Obydwa statki wyposażone będą w maszyny dwucylindrowe z turbiną niskiej prężności systemu Bauer-Wacha o sile 1050 K. M. Budowa kadłuba pierwszego statku jest na ukończeniu i zostanie on spuszczony na wodę w drugiej połowie lutego br., a całkowite ukończenie budowy przewidziane jest w marcu br.

Budowa drugiego statku również postępuje szybko naprzód i zostanie on wybudowany w przybliżeniu o jeden miesiąc później od pierwszego statku.

Statki powyższe zastąpić mają częściowo tonaż obcy charterowany obecnie przez Sp. Akc. Żegluga Polska na linjach regularnych do Antwerpji i Rotterdamu.

NOWY MOTOROWIEC SZWEDZKI W GDYNI.

Dnia 4. II. br. przyszedł do portu gdyńskiego nowy szwedzki motorowiec, należący do Svenska Lloyd w Goeteborgu, który otrzymał nazwę „Gdynia". Jest to zupełnie nowy statek, odbywający pierwszą podróż, który uruchomiony został na linji regularnej między Gdynią a portami Morza Śródziemnego. Przywiózł on z Hiszpanji ładunek 1379 t. drobnicy, w tem 971 t. pomarańcz i 175 t. cytryn i mandarynek.

Statek ten posiada 1636 t. r. br., długość 86,5 m, szerokość 12,55 m, ładowność 2700 t., posiada także 5 luk, w tem 15.100 stóp³ przestrzeni chłodniczej, gdzie temperatura może być utrzymana do —10° C. Przy pełnem obciążeniu rozwija 12¾ węzłów, maszyny składają się z 7 cyl. Diesla systemu Kockum-Man o sile 1450 HP przy 107 obrotach na minutę: 3 generatory Diesla dostarczają prąd dla wind, pomp, urządzeń chłodniczych itp. Motorowiec ten posiada również 5 kabin 2-osobowych dla pomieszczeń pasażerskich. Zaznaczyć należy, że jest to pierwszy obcy statek, który nosi nazwę naszego portu. Maklerem tego statku jest fa. „Bergenske".

Z PORTU GDAŃSKIEGO

OBRÓT TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO ZA ROK 1934.

Ogólny obrót towarów w porcie gdańskim za rok 1934 wyniósł 6.369.162 ton, co w porównaniu do roku 1933 stanowi wzrost o 1.216.199 ton. Z tej ogólnej sumy przypadło na przywóz 655.981 ton (w roku 1933 — 493.167 ton) oraz na wywóz 5.713.181 ton (w roku 1933 — 4.659.806 ton.)

Z głównych pozycyj przywozu zwrócić należy uwagę na następujące: rudy — 236.527 ton (w roku 1933 — 113.576 ton) produkty pochodzenia roślinnego — 51.268 ton, śledzie solone — 45.426 ton (w roku 1933 — 36.118 ton), węgiel — 80.522 ton, koks — 22.126 ton, tłuszcze i oleje — 1.974 ton, fosforyty — 38.055 ton (w roku 1933 — 26.375 ton), nawozy sztuczne — 59.372 ton, surowce włó-

kiennicze i wyroby z nich — 11.670 ton, drzewo — 12.337 ton, (w roku 1933 — 30.095 ton), papier — 16.996 ton, (w roku 1933 — 12.814 ton).

W wywozie pierwsze miejsce zajął jak i w latach ubiegłych węgiel, jednak wzrost wywozu tego produktu przedstawia się stosunkowo pod względem %-owym mniej pokaźnie niż w Gdyni, jak również i w porównaniu do dwóch naszych podstawowych produktów wywozu portu gdańskiego — zboża i drzewa. Gdy mianowicie w roku 1933 wywieziono przez port gdański 3.141.417 ton, to w roku 1934 wywóz węgla wyniósł 3.505.725 ton, czyli wzrósł o 364 tys. ton.

Drugie miejsce w wywozie zajęło drzewo wszelkiego rodzaju, którego wywieziono — 1.005.675 ton czyli o 208 tys. ton więcej niż w roku poprzednim i wywóz którego przewyższył wszystkie lata poprzednie za wyjątkiem roku 1927, gdy wytworzyła się nań specjalnie pomyślna konjunktura i gdy Gdynia, jak port wywozu drzewa nie wchodził jeszcze w rachubę.

Również pomyślnie przedstawiał się wywóz zboża, który niemal dwukrotnie był wyższy od roku poprzedniego — w roku 1934 — 746.737 ton, (w roku 1933 — 397.030 ton): ilość zboża, wywiezionego przez port gdański w roku ostatnim, przewyższa wszystkie lata dotychczasowe.

Ogromne ilości tego produktu, przeznaczonego do wywozu sprawiły, iż w jesieni roku ubiegłego wytworzyła się w porcie taka sytuacja, że port nie był w stanie w śpichrzach przechować całej ilości zboża i przez pewien czas do wyjścia z trudności, koniecznem było przetrzymywać ładunki na berlinkach w porcie.

Na ogólną ilość wywozu 5.713.181 ton, wyszczególnione trzy podstawowe pozycje wywozu wyniosły 5.261.137 ton. Z główniejszych pozostałych pozycyj wywozu wymienić należy: metale i wyroby metalowe — 47.838 ton, smary 24.407 ton, melasa 22.979 ton, nawozy sztuczne — 18.975 ton, sól potasowa — 14.941 ton, makuchy — 13.406 ton, parafina — 11.069 ton i szereg innych w drobniejszych ilościach.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W ROKU 1934.

Ruch statków w porcie gdańskim w roku 1934 przedstawia się w sposób następujący: na wejściu było 4.880 statków o pojemności 3.174.892 t. r. n. (w roku 1933 — 4.278 statków o pojemności 2.762.616 ton rej. netto). na wyjściu zaś — 4.879 statków o łącznej pojemności 3.164.827 t. r. n. (w roku 1933 — 4.278 statków o łącznej pojemności 2.762.616 t. r. n.)

W ciągu roku 1934 reprezentowanych było w porcie gdańskim 24 flag. Na pierwszem miejscu stanęła jak zwykle flaga niemiecka: przeszło 3.351 statków niemieckich o pojemności 1.668.377 NRT. Na drugiem miejscu figurowała flaga duńska z 1.636 okrętami o pojemności 1.014.607 NRT. Na trzeciem miejscu znalazła się flaga szwedzka: 1.856 statków o pojemności 940.373 NRT. — Na czwartem miejscu flaga norweska: 652 statki — 552.101 NRT, dalej flaga angielska: 377 statków o pojemności 425.307 NRT, dalej flaga grecka: 132 statki o pojemności 351.622 NRT, dalej flaga finlandzka: 218 statków o pojemności 339.497 NRT. Na ósmem miejscu stanęła flaga polska: 413 statków o pojemności 327.932 NRT. Po niej flaga włoska: 179.134 NRT, francuska — 168.528 NRT, holenderska — 111.851 NRT, łotewska — 70.530 NRT, jugosłowiańska — 63.754 NRT, estońska 58.140 NRT. Na piętnastem miejscu flaga gdańska: 95 statków o pojemności 38.040 NRT, dalej japońska o pojemności 34.090 NRT, amerykańska — 21.892 NRT, litewska — 19.926 NRT, węgierska — 16.362 NRT, panamska — 11.667 NRT, belgijska — 10.116 NRT, dalej czechosłowacka, rumuńska, rosyjska, islandzka, wreszcie austrjacka.

RYNEK PIENIĘŻNY W GDAŃSKU.

Ogłoszono sprawozdanie Banku Gdańskiego za rok 1934.

Według tego sprawozdania zapas złota i dewiz, zaliczonych do pokrycia, spadł w porównaniu z 1933 r. o 13,4 mil. guld., tj. o 33%. Wobec równoczesnego spadku obiegu banknotów i natychmiast płatnych zobowiązań, łącznie z 51.1 do 42.7 mil. guld.. stosunek pokrycia zmniejszył się z 77.95% do 61.94%.

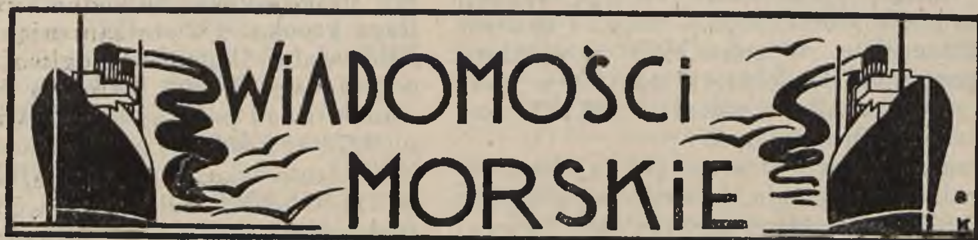
Przyczyna spadku zapasu złota i dewiz upatrywana jest — poza ucieczką od guld.. zresztą już zahamowaną— również w trudnościach, spowodowanych przez niemiecką politykę dewizową, mianowicie przez znacznie mniejszy dopływ dewiz za towary gdańskie, eksportowane do Niemiec, niż wynikałoby z obrotu towarowego gdańsko - niemieckiego. Gdańsk wywozi do Niemiec głównie cukier, pszenicę i wyroby przemysłowe. Raport Banku Gdańskiego podkreśla wobec tego, że specjalnie pożądane jest, aby wywóz wyrobów gdańskich do Polski rozwinął się możliwie silniej.

W r. z. portfel wekslowy Banku Gdańskiego zwiększył się z 14 do 22 mil. guld. Świadczy to o udzieleniu gdańskiemu życiu gospodarczemu znacznie większych kredytów w 1934 r. niż w 1933 r. Spowodowane to jest przez zamrożenie wielkich należności za eksport gdański w Niemczech, wskutek trudności transferowych.

Zysk Banku Gdańskiego za rok 1934 wyniósł 905.076 guld. brutto, wobec 209.818 guld. w 1933 roku. Czysty zysk wyniesie 336.766

guld., Bank wypłacił dywidendę w wysokości 4 proc.

Ogólny stan zdyskontowanych weksli w bankach prywatnych i kasach oszczędnościowych wyniósł w dniu 30 listopada r. ub. 18,6 mil. guld. wobec 14,1 mil. guld. w dniu 31 grudnia 1933 r. Stan wkładów w gdańskich kasach oszczędnościowych spadł z 93,4 mil. guld. w dniu 31 grudnia 1933 r. do 39,7 mil. guld. w końcu listopada 1934 r. Znacznie silniejszego spadku doznała pozycja wierzycieli w bankach prywatnych, mianowicie za 130,5 mil. guld. w dniu 31 grudnia 1933 r. do 88,5 mil. guld. w dniu 30 listopada 1934 r.



SKANDYNAWSKIE BUDOWNICTWO OKRĘTOWE W R. 1934.

Przemysł budownictwa okrętów w państwach skandynawskich rozwijał się pomyślnie w przeciwieństwie do sytuacji przemysłu okrętowego w innych krajach morskich. Złożyło się na to szereg przyczyn, w pierwszym rzędzie wzmożone zapotrzebowanie na nowy tonaż ze strony własnych przedsiębiorstw żeglugi w Danji, Szwecji i Norwegji. Było to zapotrzebowanie na tonaż nowoczesny pod każdym względem, a przytem w dużej mierze tonaż specjalny i odpowiadający zmieniającym się warunkom rynku frachtowego. Pokryć się w ten tonaż można było najkorzystniej na stoczniach własnego kraju, tembardziej, że częściowo chodziło o statki mniejsze, np. motorowce do szybkiego przewozu owoców.

W budownictwie duńskiem zatrudnienie wzrosło z 6 tys. robotników z końcem r. 1933 na 9 tys. robotników na 1-go stycznia br. Wzrost produkcji tonażu był jeszcze znaczniejszy, gdyż podniósł się z 25.000 rejestrowych ton brutto wykończonych okrętów w r. 1933 na 64.000 r. t. brutto w r. 1934. Do liczb z lat 1930 i 31 (odpowiednio 156.000 t. i 125.000 t.) jeszcze daleko, choć zapotrzebowanie na specjalny tonaż i dążność do odnowienia floty dają gwarancję dobrego zatrudnienia stoczni duńskich na najbliższą przyszłość.

Między innemi zaczęto zastępować pierwsze motorowce morskie — nowemi. Pierwszy wielki motorowiec Wschodnio - Azjatyckiej Kompanji — „Selandia“ zbudowany w Kopenhadze pozostawiono w ruchu zapewne w celach renomy, ale zato wprowadzono nową „Jutlandję“ zamiast drugiego z kolei motorowca tejże kompanji, zbudowanego 22 lata temu w Anglji. Oba statki miały czterotaktowe spalinowe motory Burmeistra i Waina w Kopenhadze.

Nowa „Jutlandia“ ma jednakże motory B. & W. dwutaktowe, wprowadzone na wszystkich nowszych jednostkach Wsch. Azjat. Towarzystwa od motorowca „Amerika“ począwszy.

W r. 1934 zbudowano we Frederikshavn jeszcze inny motorowiec o tejże nazwie: jest to motorowy trawler rybacki „Jutlandia“ o pojemności 1.200 rej. t. brutto i sile motorów 1.100 koni maszynowych. Statek ten ma być największym z istniejących obecnie motorowych trawlerów rybackich.

W Szwecji budownictwo okrętowe,ześrodkowane przeważnie w Göteborgu i Malmö, pracowało intensywnie, wykonując pracę na zamówienia krajowe i zagraniczne. W jednym wypadku jednakże Commerz Kollegium odmówiło subwencji dla stoczni, która o nią się ubiegała na budowę zagranicznego statku. Z motywacji odmowy wynika, że pewne poparcie przy budowie statków na zamówienie szwedzkie stocznie mają zapewnione, o ile wogóle jego sobie życzą.

Na stoczniach szwedzkich budowano w ubiegłym roku duże statki, trampy i cysternowce, wobec czego tonaż oddany do użytku w r. 1934 przy pojemności ogólnej 86.377 rejestrowych ton brutto skupiony jest w dziesięciu zaledwie jednostkach. W tymże roku spuszczono na wodę 12 statków (7 trampów i 5 tankowców) o pojemności 49.365 ton.

W Norwegji wobec istnienia znacznej i sprężyście przez armatorów prowadzonej floty handlowej miniaturowy przemysł okrętowy załatwia przeciętnie tylko 10% zapotrzebowania na nowy tonaż, jednakże w ostatnich latach procent ten wzrósł do 20%. Budownictwo norweskie dostarcza wyłącznie mniejsze statki. W r. 1934 zbudowano nowego tonażu 14.570 rej. t. brutto. Oddawna projektowany jest system subwencyj, pożyczek i gwarancyj rządowych dla norweskich stoczni, jak również system zniżek celnych na materjały konstrukcyjne okrętowe dla norweskich stoczni, jednak jedna i druga sprawa są dalekie od stadjum realizacji.

Wśród wykonanych w r. 1934 statków znajduje się ciekawy s. s. „Bencas" (1.445 r. t. br.), który jest pierwszym parowcem, mającym kotły zmontowane na głównym pokładzie według systemu stoczni w Fredrikstad.

LEKKIE ZWIĘKSZENIE RUCHU W KANALE SUEZKIM W R. 1934.

Podobnie jak w kanale Panamskim zwiększenie ruchu okrętowego w kanale Suezkim załamało się w czerwcu ub. roku. Podczas gdy w pierwszem półroczu zwiększenie wyraziło się liczbą 975.500 ton, w drugiem wyniosło ono zaledwie 98.600 t., czyli było dziesięć razy mniejsze. Podobno w styczniu notowany jest znów wzrost ruchu, chociaż danych dokładnych jeszcze brak.

Ogółem wzrost tonażu, który przeszedł w obie strony w r. 1934 przez kanał Suezki wyniósł 3,5% względem ruchu 1933 r., przy liczbie całkowitego ruchu w r. 1934: 31.750.802 rej. ton netto. Liczba statków, które przeszły przez kanał wzrosła w tymże czasie o 4,4%, to znaczy, że średni tonaż statku przechodzącego przez kanał zmniejszył się dość znacznie wobec r. 1933, który, zaznaczyć wypada, był rekordowym rokiem pod tym względem.

Analogja z kanałem panamskim, uwydatniająca się w drugiem półroczu i spadek średniego tonażu statku korzystającego z kanału wskazują, iż w światowej wymianie towarów działają pewne czynniki hamujące jej dalszy rozwój. W wypadku kanału Suezkiego działają prócz tego również zbyt wysokie (wciąż jeszcze) opłaty za przejście statków przez ten kanał.

PRZEDSIĘBIORSTWA ŻEGLUGI TWORZĄ WŁASNE LINJE LOTNICZE.

Norweskie i zachodnio-szwedzkie towarzystwa okrętowe organizują wspólną służbę lotniczą, która ma obsługiwać trasy lokalne: Oslo — Trondheim i Tromsö i Oslo — Kopenhaga oraz Göteborg, jak również połączenie z Amsterdamem.

Przejęcie służby lotniczej przez blok towarzystw żeglug. szczęśliwie zapobiega przyszłej możliwej konkurencji transportu morskiego i powietrznego, ułatwiając im akwizycję przesyłek pośpiesznych i werbunek pasażerów, zwłaszcza przez zastosowanie przewozów skombinowanych, okrętowo - samolotowych na poszczególnych odcinkach trasy.

Również pomiędzy Kopenhagą a Rönne (wyspa Bornholm), oraz pomiędzy Rönne a Gdynią ma być urzeczywistniona komunikacja lotnicza, która trwać będzie razem z Kopenhagi do Gdyni 3 godziny. Ta komunikacja jednakże ma być realizowana przez przedsiębiorstwo lotnicze (duńskie).

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

TECHNIKA OBROTÓW KOMPENSACYJNYCH W NIEMCZECH.

Tranzakcje kompensacyjne, zawierane między czterema partnerami, nastręczają poważne trudności prawne i techniczne. Praktyka jest zwykle następująca:

Niemiecki eksporter ciągnie weksel na zagranicznego importera, opiewający na kwotę należną mu za wywieziony towar, plus należytość uboczna, według umowy. Weksel ten idzie wraz z innemi dokumentami przez bank niemiecki do jego zagranicznego korespondenta. Ten ostatni inkasuje i płaci z tej kwoty pretensję zagranicznego eksportera, biorącego udział w interesie kompensacyjnym.

Ta pretensja ma być, według obowiązującej w Niemczech reguły, o 30 procent niższa aniżeli suma, na którą opiewał weksel. Z chwilą zapłaty przez niemieckiego importera niemieckiemu eksporterowi za pośrednictwem banku jest obieg zamknięty.

Nic się nie zmienia, jeśli do skompensowania jednego importu wciąga się większą ilość zleceń eksportowych. Zamiast jednego ciągnie się więcej weksli na zagranicznych importerów, zadanie banku jest tylko ilościowo rozszerzone, ale rzeczowo pozostaje takie same.

Inna jest metoda rozpłat w razie zastosowania specjalnych kont zagranicznych (Ausländersonderkonten), prowadzonych w Niemczech w markach. Niemiecki importer płaci swój dług w markach na konto specjalne. Fundusze z tego konta rozlicza się przy eksporcie do tego kraju, skąd przyszedł import. Nieraz inicjatywa wychodzi tu od zagranicznego eksportera, który wywozi towar do Niemiec, a na należność swoją w markach poszukuje nabywcy w osobie importera ze swego kraju, któryby temi markami zapłacił za swój towar niemieckiemu eksporterowi. Cena takich należności markowych podlega wahaniom, zależnie od podaży i popytu. W praktyce przeważa w interesach między małemi firmami stosowanie konta specjalnego, zaś między wielkiem firmami ciągnienie weksli z pomocą banków.

Trudności tego obrotu płatniczego zaostrzają się w miarę różnic w terminach płatności, a zatem przy stosowaniu kredytów. Dlatego pierwszorzędnej ważności kwestją przy przygotowywaniu tranzakcyj kompensacyjnych jest wyjaśnienie terminów płatności, odpowiadających zwyczajom w handlu każdym z towarów, wchodzących w rachubę. Najprostszym sposobem byłoby kompenso-

wać tylko interesy gotówkowe. Różnica terminów płatności nie jest jednak przeszkodą nie do przezwyciężenia, zwłaszcza zaś przy tranzakcjach, polegających na imporcie surowca, wzamian za eksport fabrykatów. Zaliczka, płacona zwyczajowo przez kupca zagranicznego, zamawiającego wysokowartościowy fabrykat, może w takim wypadku posłużyć na częściowe lub całkowite zaspokojenie pretensji dostawcy surowca.

Praktyka banków niemieckich wykazuje, że w ramach kompensacji każdy poszczególny interes musi być gruntownie zbadany i zanalizowany. Podstawą obrotu tego jest zaufanie do firm współdziałających. Przy zawieraniu interesów kompensacyjnych z małemi firmami handlowemi musi się brać pod uwagę wysoką marżę ryzyka. Wciągnięcie drobnych firm do obrotów kompensacyjnych możliwe jest właściwie tylko za pośrednictwem banków, które znają położenie finansowe swoich klientów.

Na specjalną uwagę zasługuje rodzaj towaru, gdyż od tego zależy stopień możliwości, a czasem wogóle możliwość kompensaty. Pewne towary nie bywają wcale dopuszczane do kompensaty w Niemczech, gdzie do obrotu kompensacyjnego włączane są tylko te towary, na których wywóz bez łatwego za nie dopływu dewiz liczyć nie można. Pozatem zaś trudności wynikają z wyżej wspomnianej różnicy terminów płatności, zależnych od zwyczajów handlowych.

Ważną również rolę odgrywa kwestja odpowiadania towaru warunkom umowy, a więc jakościowego odbioru bez zarzutu.

P. I. E.

PRODUKCJA I ZBYT CEGIEŁ W WIELKIEJ BRYTANJI.

Wobec zakrojonych na szeroką skalę planów budownictwa mieszkaniowego angielskie cegielnie pracują nieustannie dla zaspokojenia zapotrzebowania na cegłę i materjały budowlane, daje się jednak odczuwać brak cegły w ożywionych sezonach budowlanych.

Belgja i w mniejszym stopniu Holandja oferują cegłę, która kalkuluje się taniej niż angielska. Choć cegła belgijska jest gorszą w gatunku, jednak dla budowy małych tanich domków robotniczych zupełnie się nadaje. Belgijskie cegielnie są położone w bliskości morza i kanałów, a transport odbywa się tanio i bezpośrednio do Londynu na małych barkach, wskutek czego wytrzymuje konkurencję cegły angielskiej. Przy cegle i ciężkich materjałach transport odgrywa decydującą rolę. Cegły bowiem nie mogą być przeładowywane kilkakrotnie w podróży i muszą przychodzić do Anglji w małych pełnych ładunkach okrętowych wgłąb Tamizy aż do Chelsea, przedmieścia Londynu. Większe okręty z cegłą belgijską lub holenderską przychodzą jedynie do portów na wybrzeżu południowem Anglji, gdzie budują się małe domy nadmorskie.

Angielskie cegielnie starają się o podwyższenie cła obecnego, wynoszącego 10% od wartości, celem wstrzymania importu cegły z kontynentu, lecz dopóki przemysł nie będzie w stanie zaspokoić całkowicie zapotrzebowania, nie należy się spodziewać żadnych zmian w stawkach celnych, tem bardziej, że rządowi angielskiemu zależy na tem, aby rozpoczęte budowle były jaknajszybciej i najtaniej wykończone.

Ceny belgijskiej cegły w Anglji są następujące:

Za 1000 sztuk w ładunkach niemniejszych niż 100.000 szt. wraz z cłem i dostawą do miejsca załadowania — wymiary:

6½" × 4⅛" × 2⅞".

1) cięta drutem (wire cut) z dostawą do portu Rotherhite 46/9.
2) zwykła budowlana z dostawą do portu Wandsworth 48/6.
3) white sand line z dostawą do portu Rotherhite 45/9.
4) white sand line z dostawą do portu Wandsworth 47/6.

Niektóre cegielnie w Belgji oferują cegły wypalane na słońcu po 32 /— za 1000 sztuk c. i. f. port bez cła. Angielska cegła zwykła (cięta drutem) sprzedawana jest po 55 /— za 1000 sztuk loco cegielnia.

Konsulat Generalny R. P. w Londynie.

PRZEPISY PRZY IMPORCIE JAJ DO AUSTRJI

Austrjackie organizacje importerów jaj powzięły jednomyślną uchwałę, według której z ważnością od 1-go bm. dostawy jaj z zagranicy mogą być dokonywane tylko w skrzynkach, które posiadają podwójne deski czołowe i które sporządzone są z desek o grubości najmniej 12 mm.

Uchwała organizacyj importowych posiada niewątpliwe znaczenie raczej normatywne i nie może być uważaną za przymusową, ponieważ trudno przypuszczać, aby transporty, złożone z lżejszych skrzynek z jedną częścią czołową, spotkały się z trudnościami przy odbiorze, jeżeliby nadeszły w stanie zupełnie zadawalającym. *P. I. E.*

ORGANIZACJA SPRZEDAŻY I IMPORTU WĘGLA W BELGJI.

Projekt utworzenia „Office National des Charbons", w którego skład weszłyby wszystkie kopalnie węgla, został zrealizowany w dniu 28 grudnia 1934 r. Umowa, jaka została zawarta między stroną grupującą większość właścicieli kopalń belgijskich oraz zgrupowaniem właścicieli kopalń, będących w mniejszości, została podpisana na okres 3-letni z

warunkiem, że o ile jedna ze stron uzna w terminie 15-miesięcznym od daty podpisania umowy, iż interesy jej nie są dostatecznie uwzględniane przez „Office", może zażądać rozstrzygnięcia sporu przez arbitraż. Komisja arbitrażowa składa się z trzech członków wybranych spośród wymienionych grup. Każda grupa wybiera po jednym członku oraz za wspólną zgodą trzeciego członka komisji. Gdyby pomiędzy grupami nie było jednomyślności w wyborze, trzeciego członka komisji wybierze z urzędu prezes Sądu Kasacyjnego.

„Office National des Charbons" ma na celu regulowanie produkcji krajowej, importu, eksportu i sprzedaży węgla w hurcie.

Belgijskie Ministerstwo Spraw Ekonomicznych ma wyznaczyć w najbliższym czasie Komitet doradczy oraz „Office", do którego wejdą: przedstawiciele kopalń, urzędnicy, robotnicy i więksi importerzy i eksporterzy węgla.

P. I. E.

KONTROLA MASŁA KRAJOWEGO I ZAGRANICZNEGO W BELGJI

Monitor belgijski Nr. 363 z dnia 29 grudnia 1934 r. zawiera rozporządzenie królewskie, regulujące kontrolę pochodzenia masła na rynku krajowym.

Na podstawie tego rozporządzenia przy sprzedaży masła w hurcie czy detalu sprzedawca musi wykazać się pochodzeniem towaru i wywiesić napis według następującej tabeli:

a) masło z ferm krajowych niesolone.
b) „ „ „ solone,
c) „ z mleczarń krajowych niesolone,
d) „ „ „ solone,
e) „ zagr. z..... (kraj poch.) niesolone,
f) „ „ „ „ solone,

Funkcjonarjusze policji, żandarmi, inspektorzy sanitarni itd. mają wolny wstęp do lokali, w których masło jest wystawione do sprzedaży hurtowej czy detalicznej w celu skontrolowania pochodzenia masła (brania próbek do analizy etc.) Za niestosowanie się do tego rozporządzenia przewidziane są różne kary, zależnie od przekroczenia.

Rozporządzenie to weszło w życie w dniu 1. I. 1935 r. Kontrola nad pochodzeniem masła została spowodowana ukazaniem się na rynku belgijskim ogromnej ilości masła pochodzenia rzekomo duńskiego. Ilość masła duńskiego w hurcie przekroczyła trzykrotnie kontyngent ilościowy przeznany Danji.

ZNAKOWANIE JAJ IMPORTOWANYCH DO HISZPANJI.

Rząd hiszpański, ustalając dekretem z 25 września ub. r. ogólny kontyngent importu jaj na rok 1935 na sumę 379.023 kwintali, zdecydował zasadniczo wprowadzenie z dniem 1 stycznia 1935 r. obowiązkowego znakowania jaj i zapowiedział ukazanie się przepisów wykonawczych w tym względzie.

Istotnie postanowienie ministerjalne z dn. 21 listopada 1934 r. precyzuje tę kwestję w sposób następujący:

„Znakowanie jaj świeżych, przeznaczonych na import do Hiszpanji, które ma być wymagane od 1 stycznia 1935 r. jako warunek zezwolenia na wwóz odnośnego towaru, polegać będzie na stemplowaniu za pomocą farby niezniszczalnej na skorupie jajowej oraz na opakowaniu jaj, importowanych *nazwy kraju* pochodzenia w języku hiszpańskim lub też w języku kraju pochodzenia, przyczem nazwa ta za uprzedniem uzyskaniem zgody rządu hiszpańskiego — może być zastąpioną przez *znak ogólny* pochodzenia (Marca general de origen).

Znak ten winien być odbity w kolorze czarnym dla jaj ekspedjowanych w czasie od 15 marca do 31 sierpnia, zaś w kolorze czerwonym w czasie od 1 września do 14 marca".

Dekret Ministra Przemysłu i Handlu z 31 grudnia 1934 r. wyłącza od obowiązku znakowania towar importowany do Hiszpanji po dniu 1 stycznia br., o ile wwóz następuje na zasadzie licencyj przywozowych, pochodzących z kontyngentu za rok 1934 i jeżeli towar opuścił kraj pochodzenia z przeznaczeniem do Hiszpanji przed 31 grudnia 1934, lub też był w trakcie clenia w urzędzie celnym czy też w wolnym składzie handlowym.

Dekret wyłącza również od obowiązku znakowania jaja pochodzące ze strefy Protektoratu Hiszpańskiego w Marokku i stwarza specjalną Komisję, mającą za zadanie zbadanie problemu znakowania jaj przed ukazaniem się ostatecznego dekretu wprowadzającego instytucję tę w życie. *P. I. E.*

PRZEPISY KONTYNGENTOWE W HOLANDJI.

W dniu 22 grudnia 1934 r. ukazało się obwieszczenie o nowych przepisach, mających regulować wwóz skontyngentowanych w Holandji towarów w okresie od 1 stycznia 1935 r., oraz ustalających stosunek procentowy importu do lat bazowych, okresy skontyngentowania i lata bazowe na poszczególne artykuły.

Import węgla został wyznaczony na 6 miesięcy r. b. w wysokości 60%, przyjmując za podstawę obliczeń 1 półrocze 1933 r.: na nawozy sztuczne — 50%, według tej samej bazy. Kontyngenty na wyliczone dalej artykuły obejmują okres roczny, przyczem lata brane za podstawę obliczeń pozostały niezmienione, zaś stosunek procentowy wysokości importu wyznaczono w sposób następujący: skóry podeszwowe i wierzchnie 40%, szkło optyczne — 20%, przewodniki elektrotechniczne — 40%, masło — 25%, tłuszcze zwierzęce — 25%, skarpetki i pończochy — 40%, dywany — 25%.

wyroby ze sztucznego jedwabiu — 20%, płótno lniane i nielniane — 30%. nici do szycia — 30 %.

Przydzielone poszczególnym krajom kontyngenty na węgiel mają być rozdzielone między importerów na podstawie importowanych przez nich ilości w okresie od 1-go stycznia do 30 czerwca w latach 1931, 1932 i 1933.

Przydziały kontyngentów nastąpią zaraz po 1-ym stycznia dla wszystkich krajów za wyjątkiem Niemiec, Anglji, Belgji, Francji, Hiszpanji, Włoch, Czechosłowacji i Polski.

Przedłużenia przydziałów i dodatkowe kontyngenty nie będą wydawane po upływie okresu kontyngentowania.

Jeśli chodzi o import skontyngentowanych towarów z Francji, Hiszpanji, Włoch, Czechosłowacji i Polski, to mają być zastosowane zasady następujące: 1) Z dniem 1-go stycznia 1935 r. przydziały kontyngentów mają być anulowane w zakresie wszystkich artykułów, za wyjątkiem obuwia i produktów chloru. 2) Dla wszystkich tych artykułów, oprócz wymienionych dwóch wyjątków, będzie importowe Biuro Kryzysowe wydawało nowe przydziały kontyngentów od 1-go stycznia 1935 r. 3) Powyższe przydziały będą ważne na okres od 1-go stycznia do 1-go kwietnia 1935 r. Na ten kwartał, dla wyżej wymienionych krajów kontyngenty będą oznaczane w wysokości ¼ kontyngentów 1934 r. 4) Przydziały na kwartał nie będą mogły być przedłużane oprócz dwóch wyżej wymienionych wyjątków.

Dla wszystkich krajów innych prócz wyżej wyszczególnionych udzielone przydziały kontyngentów, dla których czas trwania przekraczał datę 31 grudnia 1934 r., pozostają bez zmian ważne.

FAKTURY CELNE PRZY IMPORCIE TOWARÓW DO PALESTYNY.

Według obowiązujących w Palestynie przepisów celnych zmienionych częściowo nowelą z 27 września 1934 r. wszelkie przesyłki towarów do Palestyny muszą być zaopatrzone w fakturę, stwierdzającą prócz wagi. wartości i innych szczegółów, również pochodzenie towaru. Faktura taka winna być sporządzona według przepisanego wzoru w języku angielskim i podpisana przez kierownika firmy wysyłającej oraz świadka; poświadczenie w konsulacie jest zbędne. Niezastosowanie się do tych przepisów pociąga za sobą zwłokę w ocleniu towaru, a ponadto karę dla eksportera. Szczegółowe informacje, jak również wzór faktury otrzymać można w Państwowym Instytucie Eksportowym.

PROJEKT OGRANICZEŃ IMPORTOWYCH DO PALESTYNY.

Według informacyj prasy palestyńskiej komitet dla spraw rolniczych i rynkowych przedłożył rządowi palestyńskiemu projekt ograniczenia importu towarów zagranicznych. Projekt przewiduje, że kwoty importowe ustalone dla poszczególnych krajów nie powinny przekroczyć potrójnej kwoty eksportu Palestyny do tychże krajów. Rząd palestyński zajął zasadniczo w stosunku do projektu tego stanowisko przychylne. Nie wiadomo jednak, jak ustosunkuje się do tych zamierzeń rząd angielski.

Z enuncjacyj prasowych wynika, że życie gospodarcze Palestyny oczekuje od realizacji zasady skontyngentowania importu — nie ograniczenia przywozu zagranicznego, a tylko wzmożenia eksportu produktów palestyńskich i bardziej korzystnego dla Palestyny niż dotychczas ukształtowania wymiany handlowej z zagranicą. Komitet proponuje, aby za podstawę kontyngentów importowych wziąć rozmiary przywozu z poszczególnych krajów w r. 1934.

Rozważając stosunek importu do eksportu, podkreśla autor artykułu umieszczonego w Nr. 1687 czasopisma „Haarez" z 19. 12. 34. że ograniczenia importu winny być zastosowane w pierwszym rzędzie do Japonji, następnie Turcji, Portugalji, Węgier. Brazylji. Argentyny, Austrji, Australji i in. *P. I. E.*

OCHRONA ZNAKÓW HANDLOWYCH I PATENTOWYCH W PALESTYNIE

W ślad za informacjami dotyczącemi ochrony znaków handlowych i patentowych w Palestynie, podanemi w „Informatorze Eksportowym" Nr. 36, str. 3, należy dodać, że w Urzędowym Dzienniku Palestyńskim „The Palestine Gazette" z dnia 29 listopada ub. r. ukazało się nowe rozporządzenie, zawierające pewne przywileje przy rejestracji znaków handlowych w Palestynie dla tych państw, które zawarły z Palestyną konwencje co do wzajemnej ochrony takich znaków. Ustawa przewiduje, że każda firma z kraju, który posiada taką konwencję z Palestyną i która prosi o ochronę swego znaku handlowego w tymże kraju, ma prawo do pierwszeństwa przy rejestracji tego znaku w Palestynie przed innymi petentami.

Należy zaznaczyć, że Polska dotychczas z Palestyną konwencji w sprawie ochrony znaków handlowych nie posiada.

Firmy eksportowe polskie winny śledzić sprawę rejestracji znaków handlowych i wnosić podania o rejestrację znaków handlowych, zwłaszcza w tych wypadkach, gdy zachodzi ryzyko, że inna firma eksportowa może zarejestrować znak taki sam lub znak podobny na swoje imię i w ten sposób spowodować konfiskatę towarów znajdujących się w Palestynie, eksportowanych przez firmę nie mającą dokonanej rejestracji, co w konsekwencji mogłoby zmusić eksporterów polskich do zmiany marek wysyłanych przez nich towarów. Pozatem winni eksporterzy zwrócić uwagę na fakt, że agent firmy może

zarejestrować znak reprezentowanej przez siebie fabryki polskiej na swoje imię, aby w ten sposób uniemożliwić danej firmie sprzedaż wchodzącego w grę artykułu przez innego przedstawiciela.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 GRUDNIA 1934 ROKU DO 17 STYCZNIA 1935 R.

ARGENTYNA. Upływający z dniem 31 grudnia 1934 r. termin obowiązywania dodatkowej opłaty celnej w wysokości 10 proc. ad valorem od wszystkich importowanych towarów, przedłużony został na rok 1935. Równocześnie zmieniony został z dniem 1 stycznia 1935 r. dotychczasowy podatek wynoszący 3 promille; na miejsce jego wprowadzono od towarów pochodzenia krajowego przeznaczonych na eksport 3 promille, dla towarów importowanych i przeznaczonych do wewnętrznej sprzedaży 1¼%.

AUSTRALJA. Przedłożony został do zatwierdzenia projekt zmiany w taryfie celnej, przyczem około 101 pozycyj taryfy generalnej ma być objęte zniżką i 15 pozycyj zwyżką cła. — Pozatem projektowane jest wprowadzenie średniej taryfy, która ma się stosować do państw, z którem Australja zawarła traktat handlowy.

AUSTRJA. Kontyngent importowy na węgiel polski został wyznaczony na styczeń rb. w wysokości 71.200 ton, a na koks 3.000 ton.

BELGJA. Przedłużone zostały do 31 grudnia 1935 r. wprowadzone rozporządzeniami z dnia 1. II. 1932, 29. IV. 1932 i 9. II. 1934 dodatkowe opłaty celne od materjałów bawełnianych, naboi do polowania, patronów i gilz.

Rząd belgijski nosi się z zamiarem skontyngentowania importu szkła okiennego.

W Moniteur Belge z dnia 2/3 stycznia 1934 r. ogłoszony został dekret, na mocy którego opłata importowa od masła obniżona została z 8,50 na 8 fr. od 1 kg.

BUŁGARJA. Z dniem 18 grudnia 1934 weszła w życie nowa taryfa wywozowa, zastępująca dotychczasową z dnia 27 marca 1930 r.

W dzienniku Ustaw z dnia 18 grudnia 1934, ogłoszona została nowa ustawa o opłacie statystycznej od importowanych towarów: powyższa ustawa obejmuje opłaty statystyczne na bydło, wozy ciężarowe, drzewo, kamienie, skóry, drut, rury żeliwne, maszyny wszelkiego rodzaju, kości i odpadki zwierzęce itp. Opłata wynosi od 10 do 1000 lew.

CHILE. Rząd chilijski zamierza w drodze porozumienia z Bankiem Centralnym obniżyć oficjalny kurs pensa z 3 pensów złotych na 1 i pół pensa zł.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 28 grudnia 1934 r. zaszeregowany został do systemu pozwoleniowego przywóz: poz. 34, ryż łuszczony i niełuszczony, oraz ryż łamany, poz. 428 ex c) krzemian żelaza.

Z ważnością od 10 stycznia 1935 r. zostały ustalone następujące cła na masło i tłuszcze:

poz. 88 masło naturalne, świeże lub solone, także topione Kc. 420 — (dotychczas 630 Kc.)

poz. 89a sadło wieprzowe i gęsie, surowe Kc. 180 — (bez zmiany).

poz. 89b sadło wieprzowe i gęsie wytopione Kc. 300 — (bez zmiany).

DANJA. Urząd Walutowy Banku Narodowego ogłosił, że od dnia 1 stycznia 1935, następujące artykuły zostały włączone na listę wolnych od ograniczeń dewizowych: siatki do włosów, igły, ocele do podków, kreda do pisania, miary, przędza azbestowa, powrozy z jelit, przędza kokosowa, sosy z poz. 307 B i C oraz pikle z poz. 307 B i C.

Włączono do listy dewizowej: gips z poz. 2217 i smołę pogazową — poz. 1412.

ESTONJA. W związku z zawarciem traktatu handlowego z Niemcami przyznany został przez Estonję cały szereg zniżek celnych na towary pochodzenia niemieckiego: z ważniejszych wymienić należy: mąkę ziemniaczaną, sól kuchenną, klej, skóry, wyroby szklane, biel ołowianą i cynkową, wyroby z żelaza i stali, wyroby nożownicze, papier i wyroby, pierze, aksamit, wyroby jutowe itp.

FINLANDJA. Parlament fiński na ostatniem swem posiedzeniu zatwierdził następujące zmiany w fińskiej taryfie celnej obowiązującej na rok 1935:

Nr. pozycji	Rodzaj towaru	1934 r.	1935 r.
		w Fmk. za 1 kg	
31	owies	0.25	0.50
32	pszenica	1.30	1.35
*34	kukurydza	wolne	0.10
42	mąka i kasza owsiana brutto	0.95	1.45
44	mąka pszenna pytlowa również granula brutto	2.50	2.40
45	kasza pszenna brutto .	2.50	2.40
*49	otręby i mąki pośled nie brutto	0.30	0.15
*70	makuchy oleiste . . .	wolne	0.10
*71	a) makuchy inne .	wolne	wolne
	b) inna pasza . . .	wolne	0.10
*84	Do tej pozycji: uwaga została rozszerzona również w stosunku do „puré pomidorowego" importowanego przez zakłady wojskowe.		
*279	Do tej pozycji: uwaga: tkaniny jedwabne do potrzeb przemysłu, wyrabiającego spadochrony.		50.—
417	papier t. zw. szmerglowy itp. brutto .	0.15	0.80
*468 ex	c) skóry wagi poniżej 0,5 kg brutto . . .	20/26Fmk	10 ad val.
583	łyżwy niklowe	4.—	8.—
584	łyżwy inne	2.—	4.—
700 1/2 ex	armatury i części do maszyn, aparatów i rur:		
	a) waga maksymalna 1 kg każdego objektu		4.80
	b) waga powyżej 1 kg do 10 kg maks. . .		2.70
	c) waga powyżej 10 kg do 50 kg maks.		2.10
	d) waga powyżej 50 kg		1.80
	e) niklowane, chromowane, lakierowane, trawione		9.—
	inne		6.—
787 ex	cegly ogniotrwałe:		
	a)		
	b) punkt topienia poniżej 1.799°C 100 kg		9.—
*795	szkło okienne, nieszlifowane		
816	oleje z nasion bawełnianych sur. netto	0.50	0.65
*817	a) rycyna, degras, tran lanolina	1.50	0.50
	b) inne	1.50	1.50

Do najważniejszych zmian należy zaopatrzenie w gwiazdki pozycyj 34, 49, 70, 71, 84, 279, 468, 583, 795 oraz wprowadzenie nowej nomenklatury do poz. 700. Specjalnie dla polskiego eksportu ważnem jest „ogwiazdkowanie“ poz. 49 (otręby i maki poślednie). Upoważnia to radę ministrów do podwyższenia o 400 proc. cła zasadniczego danej, pozycji to znaczy do 0,60 Fmk. za kg brutto.

Cło zasadnicze zostało przez Radę Ministrów podwyższone na następujące „ogwiazdkowane“ pozycje: *) 34 kukurydza do 0,30 Fmk za kg, *) 49 otręby i mąki poślednie do 0,30 Fmk, *) 70 makuchy oleiste do 0,30 Fmk, *) 71 b. inna pasza do 30 Fmk, *) 468 ex c. najmniejsze cło za kg 20,— Fmk. *) 817 b. inne do 5,— Fmk za kg.

Pozostałe „ogwiazdkowane“ pozycje pozostają bez zasadniczych zmian dla naszego eksportu

FRANCJA. Rozporządzeniem z dnia 3 stycznia 1935 roku skontyngentowany został import instrumentów muzycznych i ich części obejmujących poz. 604 i 605 taryfy celnej francuskiej.

Dekretem z dnia 3 stycznia 1935 skontyngentowauy został import następujących produktów chemicznych: poz. 038 — cjanek potasu; 039 cjanek potasowy i sodowy; 039 — inne cjanki; 053 sztuczny kriolit: 0111 — kwas chromowy; 0113 — chromian cynku: 0115 bis — ałun chromowy; 0130 tlenek żelazowy sztuczny, sproszkowany; 0147 kwas molibdenowy; 0151 tlenek ołowiu: 0155 inne sole ołowiane: 0193 bis — alkohol butylowy; 0195 — spirytus drzewny; 0200 — aceton: 0201 — aceton butylowy.

HOLANDJA. Zgodnie z rozporządzeniem król. Bank Holenderski został upoważniony do dyskontowania, udzielania pożyczek za gwarancją lub przyjmowanie w zastaw należności, podpadających lub wypływających z regulowania ruchu płatniczego pomiędzy Holandją a Niemcami.

Emaljowane wanny i zbiorniki do wody w klozetach. Okres skontyngentowania 1. 12. 34 — 1. 12. 1935 roku. Rok bazowy 1933. Ustawowo przysługujące kontyngenty zmniejszono z 45% wartości do 40% w odniesieniu do wanien i 20% — do zbiorników.

Piece i kominki do węgla, oraz ich części. Okres skontyngentowania 1. 12. 1934 — 1. 12. 1935. Rok bazowy 1933. Ustawowo przysługujące kontyngenty podwyższono z 35% do 40% wartości.

Wstęgi, taśmy i sznurowadła bez gumy (prócz wełnianych i półwełnianych) oraz z taśmą gumową. Okres skontyngentowania 1. 12. 34 — 1. VI. 35. Rok bazowy — 1932. Ustawowo przysługujące kontyngenty podwyższono z 25 do 30 proc. wartości, wzgl. 40 proc. wagi.

Linoleum. Okres skontyngentowania 1. 1. 35 — 1. 4. 35. Okres bazowy — 1. 7. 33 — 1. 1. 34. Ustawowo przysługuje 35 proc. wartości.

W. P. IRLANDJA. Zakazany został wolny **wwóz węgla.** Od dnia 27 grudnia 1934 r. do 31 stycznia 1935 r. wwóz węgla już zakupionego będzie dopuszczany na zasadzie specjalnych licencyj. Z dniem 1 lutego 1935 import węgla przejdzie pod bezpośrednią kontrolę rządu. Irlandzkie Ministerstwo Przemysłu i Handlu będzie ustanawiać specjalne przydziały dla krajów importujących (Anglja, Niemcy, Polska).

Rozporządzeniem z dnia 22 grudnia 1934 roku, ustanowione zostały nowe premje eksportowe na następujące artykuły: bydło rogate, żywe: 2 lata i powyżej — 20 sh od sztuki (dot. 30); od 6 miesięcy do 2 lat nic (dot. 15 sh); jaja: wybierane specjalnie — 2 sh za 120 sztuk (dot. 3 sh); śledzie 1/7 sh — dot. 2/7): jaja kacze 1/7 (dot. 2/7); jaja konserwowane 3 sh (dot. nie było). Za jaja małe, mrożone i bez skorupki nie ustanowiono premji wywozowej; drób bity: indyczki 3d od funta (dot. 5d) inny drób — 3 i pół d (dot. 5 i pół). Jednocześnie z powyższem zniesione zostały premje wywozowe od baranów i owiec. Dekretem z dnia 4 grudnia 1934 r. podwyższone zostało cło na drób bity z 6 d. na 1 sh od funta (lb.)

Obniżone zostało z 37½ na 33⅓% ad valorem cła na atramenty i farby drukarskie.

ŁOTWA. Minister finansów wydał rozporządzenie, mocą którego, sprowadzane z zagranicy dla wyższych szkół i uniwersytetów instrumenty naukowe, środki opatrunkowe i lecznicze zwolnione są od opłaty celnej.

MEKSYK. Rozporządzeniem z dnia 24 listopada 1934 r. wprowadzono zmiany cła na kury i koguty, figury ozdobne, popielniczki, kałamarze itp. z ołowiu, cynku itp., wentyle, tlenek miedziowy, fosforan amonowy, dwuchromian amonowy, chlorek cynku, siarczek żelaza itp.

Dekretem z dnia 10 listopada 1934 roku wprowadzony został przymus przedkładania świadectwa fitopatologicznego przy imporcie nasion i produktów roślinnych nasiennych. Zalegalizowanie wyżej wymienionych świadectw nie jest potrzebne. W razie niezałączenia powyższych zaświadczeń, będzie dokonana dezynfenkcja na koszt importera.

NIEMCY. Kontyngent przywozowy dla jaj polskich ustalony został na styczeń 1935 r. w wysokości 613 qwintali.

Dotychczasowe opłaty wyrównawcze na przetwory mleczne pozostają na miesiąc styczeń 1935 w niezmienionej wysokości.

PALESTYNA. Rozporządzeniem z 15 listopada ub. r. wprowadzone zostały następujące zmiany celne: poz. 120 owoce w cukrze lub syropie — 20 milsów od 1 kg (dot. bez cła); 162 — wyroby skórzane specjalnie niewymienione: walizki i portmonetki 400 milsów (dot. 300); torebki damskie 400 milsów (dot. 250).

Pozatem wprowadzone zostały na listę towarów wolnych od cła i innych opłat celnych następujące artykuły: węgiel drzewny, pierze, drzewo opałowe, włosie (za wyjątkiem sierści), drożdże, słód, słoma i trawa, i szpilki drewniane.

RUMUNJA. Na rynku bukareszteńskim ukazały się certyfikaty importowe II kategorji, które mogą być negocjowane przez eksporterów rumuńskich.

Certyfikaty na kraje o wolnym obrocie dewizowym są oferowane po 40—50%. Certyfikaty na Niemcy 6—8%.

Kwota importu na I kwartał 1935 r. ustalona została w wysokości 60% przywozu z I kwart. 1934 r.

Urząd handlu zagranicznego przy Min. Przemysłu i Handlu ogłosił, że do zawierania tranzakcyj kredytowych potrzebne jest zezwolenie Min. Przemysłu i Handlu. Jeżeli zapłata ma nastąpić w ciągu okresu 30—90 dni — pozwolenie nie jest wymagane.

SZWAJCARJA. W myśl komunikatów oficjalnych pozwolenia importowe przyznane na IV kwartał 1934 roku straciły swą ważność z dniem 31. 7. 34. Pozwolenia specjalne, udzielone na IV kwartał, również straciły swą moc i nie będą przenoszone na I kwartał rb. bez zezwolenia Dep. Ekonomicznego. Wyjątek przewidziany jest jedynie dla specjalnych kontyngentów kompensacyjnych.

W związku z wprowadzeniem skontyngentowania importu blachy miedzianej, odnośne władze wyjaśniają, że skontyngentowaniu podlega tylko blacha miedziana lecz nie blacha ze stopów miedzi lub mosiądzu.

Projektowaną jest zwyżka cła na paszę dla bydła, przyczem podwyższone ma być cło na następujące artykuły: owies z 3 na 4 fr — 100 kg: mąkę jęczmienną z 1,50 na 2,50 fr: kukurydzę pastewną z 4 na 5 fr: inne zboża pastewne — z 4 na 5 fr: makuchy z 6 na 7 fr i otręby z 3 na 4 fr.

URUGWAJ. W związku z tendencją ochrony przemysłu krajowego wniesiona została do parlamentu ustawa, przewid. upoważnienia dla rządu do wprowadzenia zakazów importu w wypadku, gdy cena towaru importowego będzie niższa od ceny przeciętnej z okresu ostatnich 2 lat i gdy cena tegoż artykułu wyrobu krajowego nie jest wyższa od tej prze-

ciętnej. W wypadku, gdy przemysł krajowy nie może pokryć zapotrzebowania, przewiduje się możność dopuszczania towarów zagranicznych w ilościach odpowiadających potrzebom rynku.

WIELKA BRYTANJA. Z dniem 3 grudnia 1934 r. ustanowione zostało nowe cło na siarczan superfosfatowy, które wynosi obecnie 10 sh od tony, albo 20% ad valorem, w zależności od tego, która stawka celna będzie wyższa. Również z mocą obowiązującą od 12 grudnia wprowadzono nowe cło na ołówki ze skówkami metalowemi i gumowemi o długości 4½ cala 1 s 3 d od grosa, albo 20% ad valorem. Inne gatunki ołówków opłacają cło w wysokości 9 d lub 20% ad valorem.

Z dniem 9 stycznia 1935 r. podwyższone zostało cło na wyroby żelazne emaljowane lub glazurowane w szczególności na szyldy wszelkiego rodzaju, płyty kominkowe i inne, które wynosi obecnie 25% ad valorem.

WŁOCHY. W związku z ograniczeniami dewizowemi zaznaczyć należy, że postanowienia dekretu z dnia 28 maja 1934 zostały zarządzeniem z dnia 4 października 1934 r. rozszerzone również na kolonje włoskie.

Dekretem z dnia 15 grudnia 1934 r. zmienione zostało cło na ultramarynę, które przedstawia się obecnie następująco: (poz. 793). cło zasadnicze 33 lirów od q; mnożnik 2.5.

„Gazzetta Ufficiale" z 19 grudnia 1934 Nr. 297 zapowiada wprowadzenie w przywozie do Trypolitanji i Cyrenajki dodatkowych taks do ceł importowanych, które pobierane będą na rzecz samorządów od szeregu artykułów. Lista powyższych artykułów zostanie ustalona dekretem Ministra Kolonij w porozumieniu z Ministrem Finansów.

„Gazzetta Ufficiale" z dnia 15 grudnia 1934 roku Nr. 294 ogłasza dekret król. z daty 2 grudnia 1934 r. Nr. 1974, mocą którego zostają dopuszczone do przywozu uszlachet. z uwolnieniem od cła następujące towary: stal i żelazo zwykłe, hartowane na gorąco w sztabach, w blachach, arkuszach, prętach do fabrykacji rur — w ilości minim. 100 kg z czasem reeksportu 1-orocz.: drzewo jodłowe do fabrykacji ram i kijów (drzewce) w ilości minim. 100 kg i z czasem reeksportu 1-orocz. (koncesja prowizoryczna do 3 grudnia 1936): jaja drobiu, celem segregacji w pudełkach po uwolnieniu od skorupy, w ilości minim. 100 kg i z czasem reeksportu 6 mies. (koncesja prowizoryczna do 31 grudnia 1936).

„Gazzetta Ufficiale" z dnia 24 grudnia, ogłasza dekret królewski z dnia 10 grudnia 1934 r. Nr. 2024 wprowadzający szereg zmian stawek celnych taryfy włoskiej, m. in. na motocykle i części, oraz rowery i ich części, pozatem na:

poz. 717 Kwasy
c) bis krezol stawka w lir. za 1 q 36.70
d) kwas karbolowy
1) surowy stawka w lir. za 1 q 36.70 mnoż. 1
2) oczyszczany stawka w lir. za 1 q 73.40 mnoż. 1
ex 847 Papier
e) tapety stawka w lir. za 1 q 110,— mnoż. 1,4

Dekret nakłada także 15 procentową opłatę ad valorem na guziki z masy perłowej (poz. 897 bis): wchodzi on w życie z dniem ogłoszenia.

W „Gazzetta Ufficiale" z dnia 24 grudnia 1934 ukazał się dekret z dnia 19 listopada wprowadzający zakazy przywozu na: Poz. taryfy 879. Drogie kamienie: a) nieobrobione: b-1) obrobione w formie t. zw. klejnotów.

W „Gazzetta Ufficiale" z dnia 10 stycznia br. ukazał się dekret Ministr. z 3 stycznia br. wprowadzający zakazy przywozu na:

poz. taryfy
54 a/6 . . . . sardelki i anchois w sosie słonym.
54 a/7 . . . . ryby suszone, solone lub wędzone i inne.
54 b/1 alfa
b/2 „ tuńczyki marynowane, w oliwie lub
b/3 „ inaczej przyrządzone.
54 b/1 beta
b/2 „ sardynki i anchois marynowane, w
b/3 „ oliwie lub inaczej przyrządzone.
54 b/1 delta
b/2 „ ryby marynowane, w oliwie lub
b/3 gamma inaczej przyrządzone.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma niemiecka poszukuje fachowca najlepiej inżyniera, który mógłby przejąć przedstawicielstwa na import maszyn z Niemiec. Chodzi przedewszystkiem o wentylatory, zwilżacze powietrza, suszarnie itp.

Bliższych inforamcyj udzieli referat statystyczny naszej Izby.

Firma w Pittsburgu pragnie nawiązać kontakt z polskiemi fabrykami przyborów szewskich (kopyta drewn., sznurowadła, nici lniane do maszyn i t. p.) P/33246/21/Ż.

Firma belgijska interesuje się importem z Polski drobnych artykułów przemysłu papierowego, oraz artykułami domowemi wszelkiego rodzaju. P/31889/61/Ż.

Agenturowa firma w Brukseli interesuje się objęciem przedstawicielstwa polskich wytwórni skór zamszowych. P/33310/58/Ż.

Firma turecka zainteresowana jest objęciem reprezentacyj polskich firm eksportowych. E/33039/40/Ch.

Firma północno-afrykańska interesuje się dostawą z Polski słupów teletechnicznych, P/33119/40/MM.

Firma północno-afrykańska jest zainteresowana w imporcie deseczek świerkowych dla ochronnych instalacyj elektrycznych. Dostawa w ilościach wagonowych. P/33122/40/MM.

Firma belgijska pragnie uzyskać przedstawicielstwo polskich producentów na komplety biurowe z olchy i brzozy, klepkę dębową dla beczek piwnych, deszczułek posadzkowych i dykt. P/30/40/MM.

Firma belgijska interesuje się importem z Polski suchej dębiny. Zgłoszenia pilne. P/333/40/MM.

Firma egipska interesuje się importem bali ciosanych. P/361/40/MM.

Firma włoska interesuje się importem drzewa opałowego z Polski. P/332/40/MM.

Firma indyjska (Indje Brytyjskie) interesuje się importem dykty brzozowej. P/33443/21/MM.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

O RACJONALIZACJĘ PRZEROBU SZPROTÓW.

Podstawowym i nieomal wyłącznym surowcem dla wędzarń są szproty, wobec czego też każda fabryka i wędzarnia przetwarza tę powszechną rybkę w takich ilościach, jaką jest zdolna zużyć. Początek sezonu szprotowego, który normalnie zaczyna się w listopadzie, w tym roku, z powodu braku surowca, odbił się fatalnie na przemyśle wędzarnianym, wobec czego przemysł ten, mimo iż obecnie ma surowca rzekomo nadmiar, sezon obecny może zamknąć stratą.

Poważną bolączką tego przemysłu jest uczciwa jak również i nieuczciwa konkurencja, rozsianych po całem wybrzeżu wędzarń domowych, o których istnieniu nikt nie wie, a władze dowiadują się o istnieniu takich chałupniczych zakładów, jak to miało miejsce kilka dni temu pożar takiej wędzarni przy ulicy Witomińskiej — dopiero przypadkowo.

Konkurencja tych zakładów, które bez zachowania jakichkolwiek warunków higjenicznych i bezpieczeństwa, bez nadzoru władz i przeważnie bez świadectw przemysłowych produkują „po domowemu", wędząc ryby morskie częstokroć w beczce od śledzi i t. p. nie jest tyle niebezpieczną pod względem masowym, ile stwarza chaos na rynku ryb wędzonych. Towar z tych „wędzarń" wytwarzany w takich warunkach, pod względem jakościowym nie może konkurować z towarem solidnym, chociaż cena tego pierwszego wydaje się naprawdę konkurencyjną. Lecz wadą inną tego domowego produktu jest niesolidna waga, która daleko odbiega od wagi deklarowanej przy sprzedaży na skrzynki. Jak bowiem wiadomo, opakowanie szprotów wędzonych ma swego rodzaju standart 3 funty (1,5 kg), 5 funtów (2,5 kg), 12 funtów (6 kg) zawartości towaru, natomiast towar wielu przetwórni domowych nie wykazuje wagi tej łącznie z opakowaniem, przyczem i to opakowanie jest jeszcze znacznie gorszego gatunku i cięższe, tak że faktyczna zawartość towaru jest znacznie mniejsza od tej, jaka być powinna.

Takie braki mają wszelkie cechy nieuczciwej konkurencji, gdyż podane powyżej zakłady pomijają swobodnie wszelkie przepisy władz. Zwalczanie tych drobnych, nieprzepisowo urządzonych wędzarń jest wskazane nietylko w celu umożliwienia należytego rozwoju zakładów odpowiadających wszystkim przepisom, lecz także ze względów czysto higjenicznych i bezpieczeństwa. Dlatego też obecnie, kiedy jesteśmy w pełnym sezonie szprotowym, ingerencja władz miarodajnych byłaby wskazana chociażby w tym kierunku, ażeby wydano zarządzenie, by skrzynki z szprotami były zaopatrzone w firmę i adres wędzarń oraz wagę towaru netto, co umożliwi kupującemu łatwą kontrolę. Usunie to również napisy różnych fikcyjnych, zwykle nieistniejących firm, jak również zbyt rozciągły handel łańcuchowy, który towar ten zbytnio przedraża. Jeśli istnienie chałupniczego przemysłu wędzarnianego miało pewne uzasadnienie w czasie, kiedy to wogóle brak nabywców surowego szprota od rybaków, wymagał takiego chociaż sposobu przetwarzania, to obecnie, gdy istniejące już duże fabryki konserw i wędzarnie są zdolne przerobić bardzo poważne ilości ryby, chałupniczy przemysł wędzarniany stał się szkodliwym dla rentowności zakładów, które do swej budowy i urządzenia inwestowały poważne kapitały.

Możliwie zapewnioną rentowność przemysłu będzie mogła rozwiązać kwestję rzekomego nadmiaru połowów. Ograniczenie lub całkowite wstrzymanie wyjazdów naszych rybaków na połowy z powodu nierentowności w okresie, w którym rybak kładł całą swą nadzieję w możliwości nadrobienia straty, poniesionej przez nieomal całoroczną nieczynność, wydaje się absurdem, jeśli zważymy, że importuje się masy różnych śledzi świeżych, sprzedawanych tu po bardzo niskich cenach, nie wiele wyższych od ceny szprotów. Więc my ograniczamy połowy po to, by sprowadzać śledzie i ratować rybaków innych krajów.

Taki stan rzeczy nie może dalej istnieć, gdyż nie rozwiąże to kwestji rentowności naszego rybołówstwa morskiego. Tylko współpraca fabryk wzgl. wędzarń z Organizacją Rybaków może rozwiązać kwestję zużycia nadwyżek połowów — ponadkontyngentowych — które możnaby po cenach niższych przerobić na trwałe przetwory i sprzedawać tanio w kraju. Przy istniejących możliwościach wyrobu trwałych konserw z szprotów dałoby się także zwiększyć konsumcję w kraju przez większe spopularyzowanie naszych konserw. Obecnie konserwy z naszych szprotów — jak naprzykład szproty w oliwie, w kraju dostępne są tylko dla ludzi zamożnych, nie zaś dla szerszych mas i to pomimo, iż fabryki sprzedają je po niskich cenach. W tych warunkach wyrzucenie z powrotem do morza ryb już złowionych — jak to się stało kilka dni temu na Helu, w okresie, kiedy rzesze bezrobotnych w dużych miastach oraz ludność dotknięta tegoroczną powodzią, nie mają nawet możności spróbować tych „smakołyków", jest karygodnem. Szybkie działanie czynników decydujących jest tu konieczne, gdyż inaczej, to rybołówstwo morskie nie będzie się rozwijało, lecz zwijało, a przemysł rybny, który w ostatnim czasie naprawdę okazał zainteresowanie Gdynią zakończy swój żywot jeszcze przed właściwym rozwojem.

W. Korzeniewski.

POŁOWY RYB MORSKICH W STYCZNIU.

W styczniu rb. rybacy nasi złowili ogółem 2.103.410 kg ryb, wartości 288.722 zł. Wobec niskiej ceny, zwłaszcza na szproty, wartość złowionej ryby stoi w niekorzystnym stosunku do jej ilości.

Poszczególnych gatunków ryb złowiono: szprotów 1.947.700 kg (średnia wartość 0,10 zł za kg), dorszy 14.630 kg (0,40 zł za kg), łososi 12.440 kg (4,20), troci 30 (4,25), fląder 3.400 (0,50), śledzików morskich 118.870 (0,25), śledzików rzecznych 1.240 (0.30), węgorzy 2.310 (1,40), szczupaków 3.130 (1.20), okoni 20 (1,00), płotek 600 (0.60).

W liczbach tych nie są uwzględnione połowy pełnego Bałtyku pod Bornholmem. Były one tym razem małe, dając tylko 6.100 kg dorszy i 100 kg fląder o łącznej wartości 1.514 zł. Dwa kutry były wycofane, jeden z powodu ciężkiej awarji („Starnia"). Burzliwa pogoda nader utrudniała połowy pełnego morza.

Z poszczególnych obwodów złowiły: Hel 1.096.210 kg wartości 168.294 zł, Gdynia 699.660 kg — 73.315 zł. od Jastarni do Wielkiej Wsi: 273.090 kg — 36.195 zł, od Chłapowa do granicy 1.400 kg wartości 383 zł, w Zatoce od Pucka do Obłuża 26.830 kg — 6.371 zł.

Podział konsumcyjny połowów: wędzarnie wybrzeża zakupiły 1.615.040 kg wartości 175.161 zł. sprzedano na rynku miejscowym 475.810 kg — 110.435 zł, wreszcie do Gdańska sprzedano 12.560 kg, wartości 3.128 zł. Były to śledziki i dorsze.

Spadł do pół procent (w styczniu ub. roku 7%) wywóz ryby do Gdańska, ale równocześnie spadł o 130.000 kg wywóz ryby poza Gdynię, głównie poprzez granicę Wolnego Miasta. Konwojowanie samochodów ciężarowych itp. utrudnienia na terenie gdańskim były główną przyczyną spadku konsumpcji świeżego szprota na Pomorzu.

PRACA PORTU RYBACKIEGO W GDYNI W STYCZNIU.

Obroty styczniowe portu rybackiego w Gdyni wyniosły 4.828.000 kg ryb importowanych i pochodzących z własnych połowów. Z połowów gdyńskich rybaków dowieziono 700.000 kg, z połowów Bornholmu 6.200 kg: połowy „Mewy" na Północnem Morzu dały 839.000 kg — wraz z dowiezionemi zapasami z poprzednich połowów. Połowy „Mewy" dowiezione zostały na dziesięciu lugrach idących na zimowisko do Gdyni i jednym statku linjowym Żeglugi Polskiej z Rotterdamu.

Śledzi solonych importowanych dowieziono 1.788.000 kg na 26 statkach: z Islandji 1 statek z 3.293/1 i 1.849/2 beczek, z Norwegji 4 statki z 3.357/1 i 273/2 beczek, z Anglji 2 statki z 1.834/1 i 544/2 beczek, z Holandji 2 statki z 1.005/1 i 705/2 beczek.

Prócz tego importowano: z Norwegji 7 statków z 701.000 kg śledzi zamrożonych i 321.000 kg świeżych śledzi w lodzie, z Belgji 2 statki z 293.000 kg śledzi świeżych w lodzie, ze Szwecji 3 statki z 78.000 kg śledzików w lodzie, z Danji 5 kutrów z świeżemi dorszami, oraz z Norwegji różne partje dorszy mrożonych, tranu itd. 32.000 kg. Towarów rybnych wyładowano poza portem rybackim w obrębie portu handlowego 307.000 kg.

Port rybacki wysłał w miesiącu styczniu do kraju 227 wagonów z rybami.

KRONIKA

— **CENY NA ŚLEDZIE SOLONE NA RYNKU GDYŃSKIM.** W porcie rybackim w Gdyni notowano 1-go lutego następujące ceny za oclone śledzie solone, loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, za gotówkę w złotych.

ŚLEDZIE OKRESU YARMOUTH:

1. **Polskie połowy „Mewy"** wysprzedane.
2. **Solone w Gdyni „Polonia"** wysprzedane.
3. **Importowane angielskie „Yarmouth".** Small matties I trade 85, takież ordinary 78, takież t. zw. trójka Bloomfieldsa (jednej z trzech angielskich znanych firm) 86, matties I trade 85, takież ordinary 78, takież „trójka" 86, matfulls I trade 89, takież ordinary 78, spents 65.
4. **Importowane holenderskie, sezonu Yarmouth.** Small matties ordinary 71, matties ordinary 72, matfulls ordinary 73.

SZKOCKIE ŚLEDZIE:

1. **Polskie połowy „Mewy"** wysprzedane.
2. **Importowane angielskie** matties 80.

ISLANDZKIE ŚLEDZIE:

Oryginalne islandzkie matjasy 88.

NORWESKIE ŚLEDZIE:

Tak zwane islandzkie przerobione (behandelte) 65. Slee i Vaar z r. 1933 — 30, takież z r. 1934 — 33, takież z roku 1935 — 36, śledzie cięte (Schneideheringe) 30/40 sztukowe do 50/60 sztuk na kg, z grudnia 1934 roku 83.

SZWEDZKIE ŚLEDZIE.

Przerabiane w Gdyni firmy „Polonia", oclone: cięte (Schneideheringe) szwedzkiego połowu, krajowego solenia 40/50 do 50/60 sztukowe — 74 złote za beczkę.

— **CENY NA RYBY ŚWIEŻE I WĘDZONE W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.** 1 lutego płacono:

Za duńskie dorsze świeże, sztuki od ½ do 2 kg wagi 60 gr za kg.

Za norweskie śledzie w lodzie 32 gr za kg.

Za norweskie śledzie zamrożone od 30—36 gr za kg.

Za ryby z połowów polskich:

szproty świeże, wędzarnie płaciły Polsk. Zjednoczeniu Rybaków Morskich 6 gr za kg

szproty wędzone sprzedawały wędzarnie od 30 do 36 gr za kg

za śledziki płacono rybakom 25 gr za kg

za łosoś mały świeży płacono rybakom 4.20 zł za kg

za łosoś duży świeży płacono rybakom 4,80 zł za kg.

Na rynku śledzi solonych — zastój: tak samo importowane przedtem w dużych ilościach świeże śledzie norweskie (duże), dla celów wędzenia, nie uzyskują tej ceny co poprzednio. Sezon obfitych połowów szprotów hamująco działa na rynek innej ryby, jak solonej, tak świeżej i sprzedawanej dla przeróbki. Na importowaną świeżą w lodzie lub zamrożoną rybę oczekiwać można spadku cen.

Dla zapasów solonych śledzi poważnym konkurentem jest najnowszy Sloehering norweski, którego jakość w tym roku wypadła znakomicie.

WYSTAWY I TARGI

MOŻLIWOŚCI WZIĘCIA UDZIAŁU W ŚWIATOWEJ WYSTAWIE W BRUKSELI.

Na Wystawie Światowej w Brukseli, której otwarcie nastąpi dnia 27 kwietnia 1935 r., będzie również otwarty Pawilon Międzynarodowy, przeznaczony dla ekspozycji firm prywatnych.

W pawilonie tym będą mogły brać udział firmy prywatne tych państw, które mają swoje własne oficjalne pawilony na wystawie. (Jak wiadomo, w polskim oficjalnym pawilonie na Wystawie Światowej w Brukseli nie mogą brać udziału poszczególne firmy, gdyż ekspozycja ujęta będzie syntetycznie i nosi charakter wybitnie reprezentacyjny).

Mając na uwadze, że niektóre firmy polskie pragnęłyby być zaprezentowane na tej wystawie, Państwowy Instytut Eksportowy postanowił zarezerwować pewną przestrzeń w Międzynarodowym Pawilonie dla celów ekspozycji polskich firm eksportowych. Ekspozycja w tym pawilonie związana z opłatą zł 280 za 1 m² powierzchni użytkowej, w której to opłacie mieszczą się już wszystkie koszty, jak wynajęcie stoiska, transport, dekoracja, ogólne usługi, dozór, światło, ubezpieczenie eksportowe i t. p.

Z uwagi na to, że Instytut zobowiązał się do udzielenia dyrekcji Wystawy Światowej definitywnej odpowiedzi w sprawie zarezerwowania odpowiedniej przestrzeni w omawianym pawilonie, firmy zainteresowane powinny zgłosić swój udział w P. I. E. w możliwie najszybszym czasie.

Instytut został zobligowany przez Komitet Organizacyjny Polskiego Działu Oficjalnego na Wystawie Światowej w Brukseli do zaznaczenia, że firmy, które partycypują w kosztach ekspozycji w reprezentacyjnym pawilonie polskim, a zamierzają eksponować również w Międzynarodowym Pawilonie, otrzymają zniżkę w kosztach o 25%.

Po otrzymaniu zgłoszeń, Instytut Eksportowy osobnem pismem zawiadomi, czy udział, który jest uzależniony od odpowiedniej ilości zgłoszeń, będzie zmontowany.

PODRÓŻ NA TARGI BRYTYJSKIE W LONDYNIE OD 18-GO LUTEGO DO 15-GO MARCA 1935.

W celu umożliwienia jaknajszerszym sferom gospodarczym polskim zwiedzenia Targów Brytyjskich, Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka obniżyła koszty przejazdu z Gdyni do Londynu i z powrotem o 66% w drodze powrotnej, a mianowicie:

Bilet okrętowy Gdynia — Londyn — Gdynia (z pełnem utrzymaniem na statku):

Klasa pierwsza £ 9.7.0 (zł 242,—)
Klasa trzecia £ 6.13.0 (zł 173,—)

Bilet okrętowy w jednym kierunku:

Klasa pierwsza £ 7.0.0 (zł 182.—)
Klasa trzecia £ 5.0.0 (zł 130,—)

Program podróży statkiem s. s. „Baltonia":

Wyjazd z Gdyni dnia 21 lutego godz. 20.
Przyjazd do Londynu dnia 24 lutego.
Pobyt w Londynie dnia 25, 26, 27 i 28 II.
Wyjazd z Londynu dnia 28 lutego wiecz.
Przyjazd do Gdyni/Gdańska dnia 4 marca.

Powyższy rozkład jazdy umożliwia czterodniowy pobyt w Londynie i zwiedzenie w tym czasie Targów Brytyjskich.

Informacyj w sprawie przejazdu Gdynia—Londyn—Gdynia udzielają:

United Baltic Corporation Ltd., Warszawa. Kredytowa 18, tel. 299-30.
Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka. Gdynia, Portowa 3, tel. 25-80.
United Baltic Corporation Ltd., Gdańsk, Karrenwall 7, tel. 222-41.

WYDAWNICTWA

ROCZNIK POLSKIEGO PRZEMYSŁU I HANDLU.

Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu, wydawany staraniem Związku Izb Przemysłowo-Handlowych R. P., pod kierownictwem Komitetu Redakcyjnego, w skład którego wchodzą Dyrektorzy wszystkich Izb Przemysłowo-Handlowych, ukaże się w nakładzie na rok 1935 — w miesiącu wrześniu rb.

Wydawnictwo to stanowi księgę informacyjną o firmach przemysłowych i handlowych oraz instytucjach finansowych w Polsce i cieszy się wielką poczytnością, czego najlepszym dowodem jest, iż nakład na rok 1934. został

już w pół roku po jego ukazaniu się, całkowicie wyczerpany.

Ze względu na to, że obecnie jest to istotnie jedyne wydawnictwo informacyjne w Polsce, stojące na należytym poziomie. oddające znaczne usługi wewnątrz kraju i będące zarazem znakomitym środkiem propagandy gospodarstwa Polski zagranicą, Izba tutejsza zwraca się do firm swego okręgu o możliwie jaknajdalej idące poparcie prac p. Edwarda Sadowskiego, delegata „Rocznika Polskiego Przemysłu i Handlu".

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Helsingfors
s/s	wtorek	sobota	środa	sobota
Śląsk	5. 2.	9. 2.	13. 2.	16. 2.
Capella	12. 2.	16. 2.	20. 2.	29. 2.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 25. 2.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Minos	11. 2.	13. 2.
Hector	18. 2.	20. 2.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 7. 2. s/s Tiber — z Gdyni 14. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterranean Port

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 17. 2.

Żegluga Polska S. A.

s/s Hanestrom V — z Gdyni 7. 2.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Limone — z Gdyni 18. 2.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 12. 2.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Klemens — z Gdyni 10. 2.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 17. 2.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 20. 2.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 17. 2.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Tatti	9. 2.	12. 2.
Brake	16. 2.	19. 2.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 19. 2. — z Gdańska 23. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 8. 2. s/s Akershus — z Gdyni — 22. 2.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów

(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 18. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 5. 2. — z Gdańska 8. 2.

s/s Chorzów — z Gdyni 12. 2. — z Gdańska 15. 2.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	poniedziałki i czwartki	środy i soboty
Phoebus	7. 2.	9. 2.
Butt	11. 2.	13. 2.
Jupiter	14. 2.	16. 2

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s	Gdynia	Odjazdy—Sailings Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	5. 2.	8. 2.	13. 2.
Irisen	12. 2.	15. 2.	20. 2.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 31. 1. — z Gdańska 2. 2.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Perseus — z Gdyni 10. 2.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 12. 2. — z Gdyni 14. 2.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 19. 2. — z Gdyni 21. 2.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 12. 2. — z Gdyni 14. 2.
s/s Lwów z Gdańska 19. 2. — z Gdyni 21. 2.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Sp. z o. o.

s/s Minorca — z Gdyni 9. 2. s/s Hague — z Gdyni 16. 2.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre - La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 25. 2.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 14. 2.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 14. 2.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Hibernia — z Gdyni 21. 2.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Halfdan — z Gdyni 12. 2. s/s Charkow — z Gdyni 20. 2.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Limone — z Gdyni 18. 2.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Gotland — z Gdyni 7. 2. m/s Nordland — z Gdyni 18. 2.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Cliffwood — z Gdyni 8. 2. s/s Argosy — z Gdyni 14. 2.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 8. 2.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pedro Christophersen — z Gdyni 13. 2.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Atlanta — z Gdyni 6. 2. s/s Aura — z Gdyni 20. 2.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hammaren — z Gdyni 28. 2.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Bristol — z Gdyni 9. 2.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Japan — z Gdyni 10. 2. s/s Simla — z Gdyni 3. 3.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

6 lutego:

s/s TORTUGAS lin. z portów Gulfu z bawełną, Bergenske.
s/s ATLANTA lin. po ładunek do Południowej Ameryki. Bergenske.
s/s TANGER lin. z portów Portugalji, Bergenske.
s/s TIBER lin. z Kopenhagi z drobnicą, Reinhold.
s/s PAX lin. z Rotterdamu z drobnicą, Prowe.
s/s JAEDEREN lin. z zachodniej Norwegji z towarami, Bergenske.
s/s IWAN lin. z Göteborgu i Malmö z drobnicą, Bergenske.
s/s LORENZINE po węgiel, Polskarob.
s/s ERIKSBORG po węgiel, Bergenske.

7 lutego:

s/s CLIFFWOOD lin. z portów bałtyckich po pocztę i towary do Nowego Yorku i Filadelfji, Am. Scantic Line.
s/s FIOR D'ARANZIO lin. z zach. Italji i Sycylji z drobnicą, Rummel & Burton.
s/s NANCY z owocami z portów Śródziemnego Morza. PAM.
s/s TARNAN dodatk. lin. z Rotterdamu z drobnicą PAM, Żegluga Polska.
s/s MERCUR lin. z Bremy z drobnicą, Prowe.
s/s BJORKLE z Islandji z ładunkiem śledzi, Bergenske.
s/s TORUŃ po węgiel, PAM.

8 lutego:

s/s URSUS po węgiel, Bergenske.
s/s HOLBEIN po węgiel, Polskarob.

9 lutego:

s/s AKERSHUS lin. ze wschodniej Norwegji z drobnicą, Bergenske.
s/s MINORCA lin. po drobnicę do Leith, Reinhold.
s/s CLARA L. M. RUSS po ładunek siarczanu amonu, PAM.

10 lutego:

s/s JUTTA dodatkowy większy statek z owocami z portów Śródziemnego Morza, PAM.
s/s HALFDAN z portów portugalskich z owocami, Reinhold.
s/s SVANHILD z drobnicą z Kopenhagi, Reinhold.
s/s BUTT lub substyt. z Antwerpji i Rotterdamu z drobnicą, Prowe.

11 lutego:

s/s JAPAN lin. po ładunek do Indyj Brytyjskich, Bergenske.
s/s LECH (lub 13-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LUBLIN (lub 13-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s CAPELLA lin. z Helsingforsu i Tallinna z drobnicą, Żegluga Polska.
s/s EGON lin. z Göteborga i Malmö z drobnicą, Behnke & Sieg.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu z drobnicą, Lenczat.
s/s DESPINA GLYPTI po węgiel. PAM.

12 lutego:

m/s NORDLAND lin. dla wyład. i ładow. na Lewant, Bergenske.
s/s URSA lin. z portów zach. Norwegji tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu z drobnicą. Żegluga Polska.
s/s EBBA dodatkowy lin. z owocami z portów Śródz. Morza. PAM.
s/s CHRISTIAN RUSS z Hamburga z towarami, Bergenske.

13 lutego:

s/s HANESTROM V lin. ze Stockholmu i Norrköping z towarami, Żegluga Polska.
s/s IRISEN lin. z Antwerpji z drobnicą. Żegluga Polska.
s/s TIBER lub substyt. lin. z Kopenhagi z drobnicą, Reinhold.

14 lutego:

s/s BORE IX lin. dla wyładow. towarów z Połudn. Ameryki. Bergenske.
s/s AUGUST SCHULTZE lin. z Portugalji i wysp Kanaryjskich z tow. Bergenske.
s/s VIGSNES po węgiel, Bergenske.

15 lutego:

s/s HIBERNIA lin. z owocami z Sycylji i Hiszpanji, Bergenske.
s/s MARIEHOLM lin. ze Stockholmu z towarami, Bergenske.
s/s HUNDVAAG dodatkowy lin. z Rotterdamu z drobnicą, PAM, Żegluga Polska.